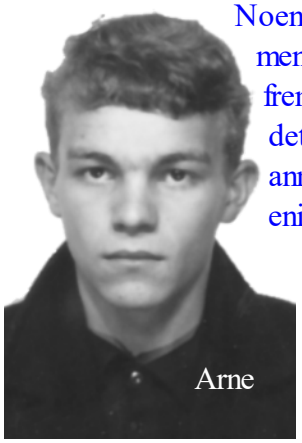
1965 - Med M/S Frierfjord til Komorene, Madagaskar, Reunion og Mauritius

Memoarer skrevet av Jan Frøysa i 2015 (blå tekst):

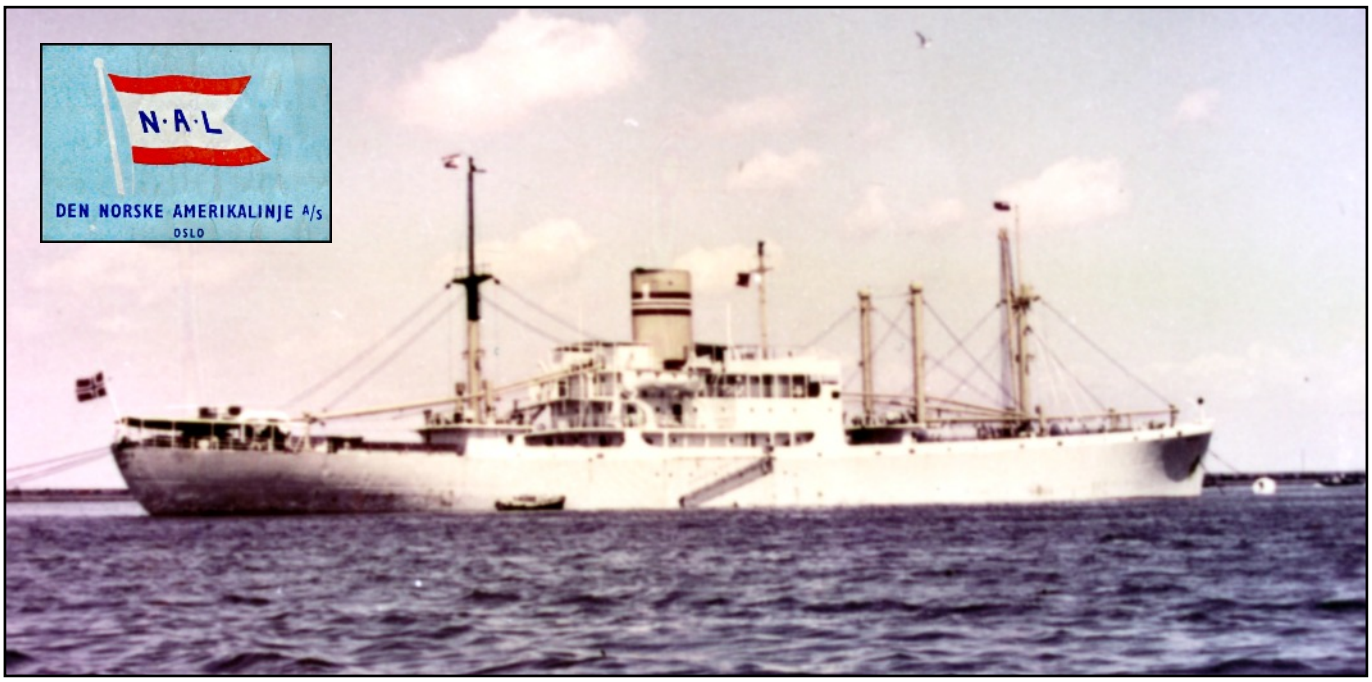
Jan



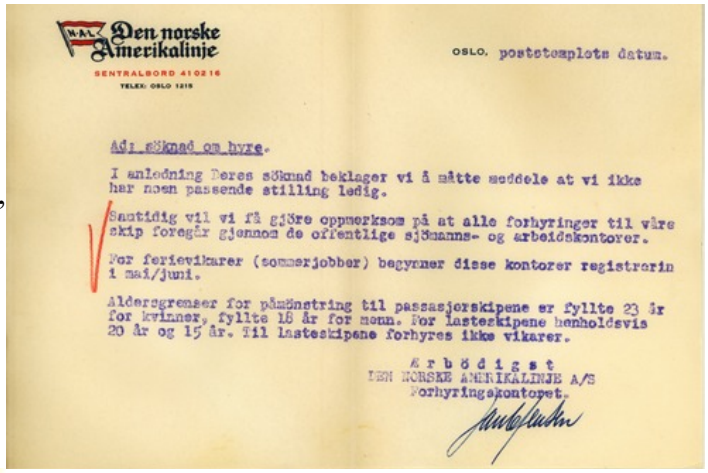
Arne

En deilig sommer. Vi var tre gode venner som, takket være foreldre, hadde fått sommerjobb på jernbanen. (Jan, Per-John og meg). Ikke verdens mest slitsome jobb, og vi pendlet mellom Hamar og Minnesund. Vi skiftet sviller og ryddet i skinnegangen – uten å slite oss helt ut. Likevel opplevde vi et par ulykker. Arne greide å stå på feil side da han skulle kviste et tre, og det ble noen sting, men et tøft arr. Verre gikk det det med noen kolleger på Minnesund som skulle skifte en sville på brua. De glemte vippepunktet og raste ned mellom stålbjelkene. Det skjedde faktisk to dager på rad, men alle kom helskinnet fra det.

Noen lange transportetapper ble det, men vi kortet tiden med kortspill og fremtids-drømmer. Egentlig skulle det bli studier, men av en eller annen grunn ble vi (Arne og jeg) enige om å utsette studiene og heller dra til sjøss. Rett til abeidskontoret, og hyre på dagen. Vi skulle rett til Ålborg i Danmark for å mønstre på MS Frierfjord, en stykkgodsbåt av typen liberty. Ingen innvendinger fra familien så vi fikk billetter til Danmark. På veien ble vi kjent med en matros , Jesus Santa Maria, som skulle til samme båt. På min beste skoleengelsk prøvde jeg å kommunisere, men fikk til svar «you plenty speak me not understand». Så der lærte jeg litt, men etter hvert fikk Arne og jeg god kontakt med Jesus. Så ankom vi Aalborg og skulle mønstre på. Det var med magen full av sommerfugler.



Litt om bakgrunnen for at landkrabbene fra Mjøsa skulle prøve livet som "skogsdekksguttene".
Jeg bodde veg-i-vegg med tvillingene Tor og Magne Skåltveit. Tore og Magne gikk på engelsk-linjen mens jeg gikk på real-linjen. På fritiden hang vi mye sammen, og da vi nærmet oss avslutningen på gymnaset, søkte Tore og jeg om sommerjobb på et handelsfartøy etter endt eksamen i 1995. Vi sendte en søknad allerede i 1994 til flere skipsredere, og fikk svar fra Den Norske Amerikalinjke, Rederiet Odfjell og Hilmar Reksten. Alle svar var høflig avvisende:



Den norske Amerikalinje

SENTRALBORD 410216
TELEX: OSLO 1215

OSLO, poststemplets datum.

Adj. søknad om hyre.

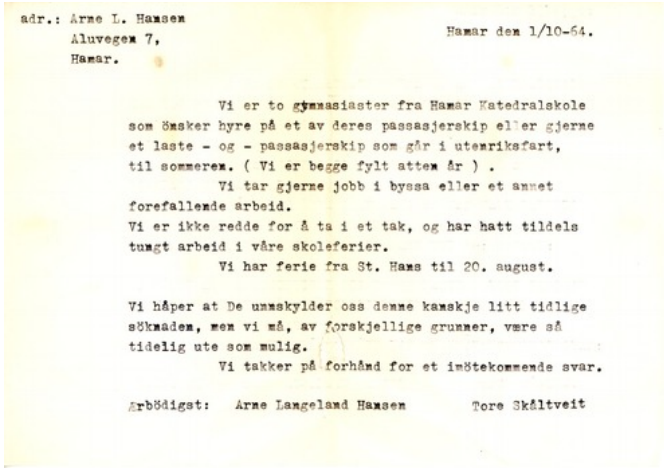
I anledning Deres søknad beklager vi å måtte meddele at vi ikke har noen passende stilling ledig.

Samtidig vil vi få gjøre oppmerksom på at alle forhyringer til våre skip foregår gjennom de offentlige sjømanns- og arbeidskontorer.

For ferievikarer (sommerjobber) begynner disse kontorer registrering i mai/juni.

Aldersgrenser for påmønstring til passasjerskipene er fyllte 23 år for kvinner, fyllte 18 år for menn. For lasteskipene henholdsvis 20 år og 19 år. Til lasteskipene forhyres ikke vikarer.

Ærbödigst
DEN NORSKE AMERIKALINJE A/S
Forhyringskontoret.



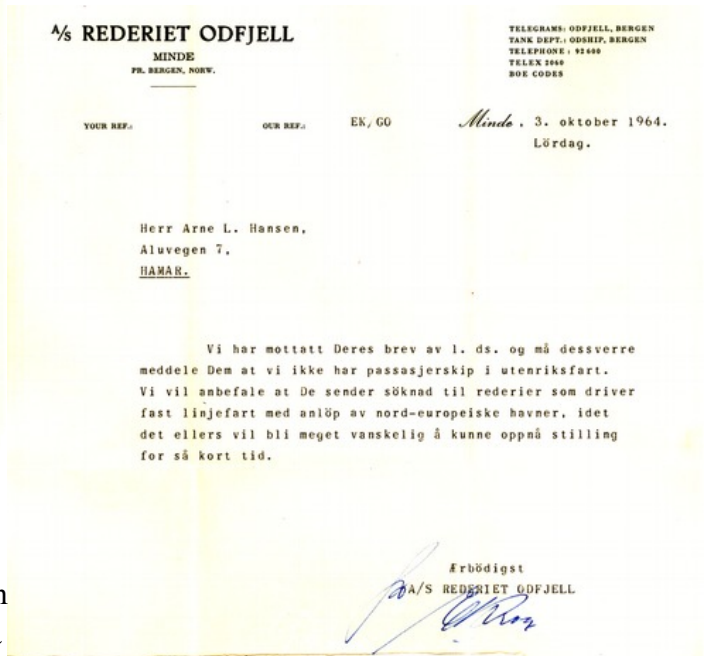
adr.: Arne L. Hansen
Aluvegen 7,
Hamar.

Hamar den 1/10-64.

Vi er to gymnasiaster fra Hamar Katedralskole som ønsker hyre på et av deres passasjerskip eller gjerne et laste - og - passasjerskip som går i utenriksfart, til sommeren. (Vi er begge fylt attem år) .
Vi tar gjerne jobb i byssa eller et annet forefallende arbeid.
Vi er ikke redde for å ta i et tak, og har hatt tildels tungt arbeid i våre skoleferier.
Vi har ferie fra St. Hans til 20. august.

Vi håper at De unnskylder oss denne kanskje litt tidlige søknaden, men vi må, av forskjellige grunner, være så tidelig ute som mulig.
Vi takker på forhånd for et imøtekommende svar.

Ærbödigst: Arne Langeland Hansen Tore Skåltveit



A/S REDERIET ODFJELL
MINDE
FR. BERGEN, NORW.

TELEGRAMS: ODFJELL, BERGEN
TANK DEPT.: ODSHIP, BERGEN
TELEPHONE: 92400
TELEX 2060
BOE CODES

YOUR REF.: OUR REF.: EK/GO

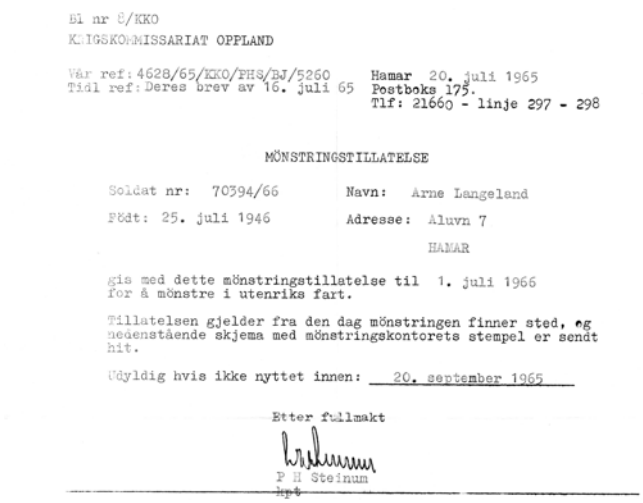
Minde, 3. oktober 1964.
Lördag.

Herr Arne L. Hansen,
Aluvegen 7,
HAMAR.

Vi har mottatt Deres brev av 1. ds. og må dessverre meddele Dem at vi ikke har passasjerskip i utenriksfart. Vi vil anbefale at De sender söknad til rederier som driver fast linjefart med anlöp av nord-europeiske havner, idet det ellers vil bli meget vanskelig å kunne oppnå stilling for så kort tid.

Ærbödigst
A/S REDERIET ODFJELL

Hvordan prosessen var videre, husker jeg ikke, men det endte med at min gode klassekamerat Jan Frøysa og jeg bestemte oss for å ta et år fri etter endt eksamen før vi startet med studiene. Nå hadde vi muligheten til å se verden! Å få hyre for et par sommer-måneder var tydeligvis ikke mulig. Jeg hadde ennå ikke bestemt meg for hvilken utdanning jeg ville ta, men jeg var innkalt til førstegangstjeneste, så etter at vi hadde fått mønstringstillatese fra Den Norske Amerikalinje (NAL), måtte jeg søke Krigskommisariatet om utsettelse. Svaret var heldigvis positivt:



Bl nr 8/KKO
KRIGSKOMMISSARIAT OPPLAND

Vår ref: 4628/65/KKO/PHS/BJ/5260
Tidl ref: Deres brev av 16. juli 65

Hamar 20. juli 1965
Postboks 175.
Tlf: 21660 - linje 297 - 298

MÖNSTRINGSTILLATELSE

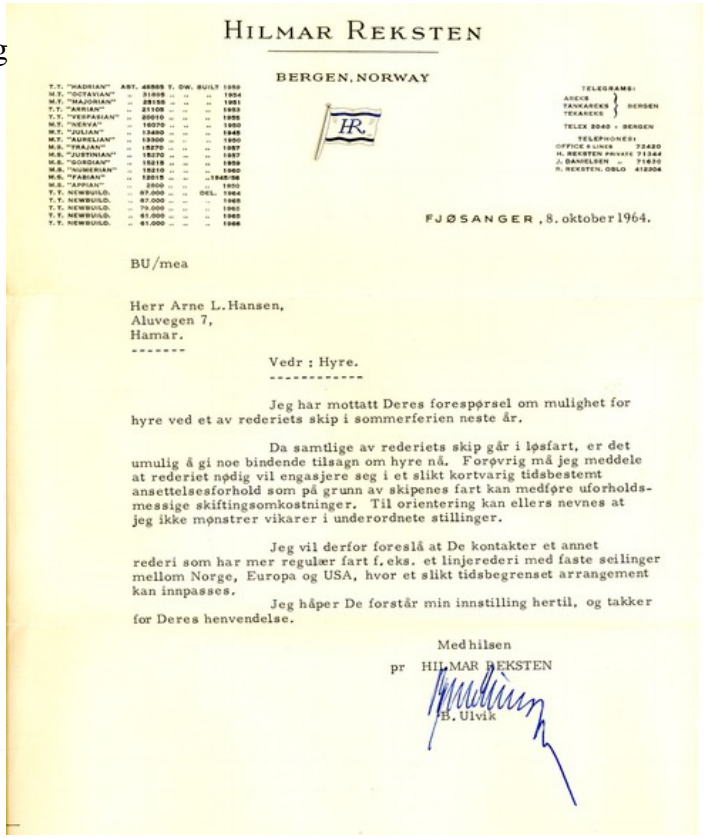
Soldat nr: 70394/66 Navn: Arne Langeland
Födt: 25. juli 1946 Adresse: Aluvn 7
HAMAR

gis med dette mönstringstillatelse til 1. juli 1966 for å mönstre i utenriks fart.

Tillatelsen gjelder fra den dag mönstringen finner sted, og nedenstående skjema med mönstringskontorets stempel er sendt hit.

Ugyldig hvis ikke nyttet innen: 20. september 1965

Etter fullmakt
P H Steinum
løyt



HILMAR REKSTEN

BERGEN, NORWAY

T.T. "HADRIAN" ast. 46865 T. dw. built 1959
M.T. "OCTAVIAN" " 31805 " " " 1954
M.T. "HADRIAN" " 28150 " " " 1951
T.T. "ARRIAN" " 21105 " " " 1953
T.T. "VESPASIAN" " 20010 " " " 1955
M.T. "NERVA" " 19070 " " " 1950
M.T. "JULIAN" " 13460 " " " 1945
M.T. "AURELIAN" " 13300 " " " 1950
M.S. "TRAJAN" " 15270 " " " 1957
M.S. "JUSTINIAN" " 15270 " " " 1957
M.S. "GORDIAN" " 15210 " " " 1959
M.S. "NUMERIAN" " 15210 " " " 1960
M.S. "FABIAN" " 12015 " " " 1945/56
M.S. "APPIAN" " 2500 " " " 1950
T.T. NEWBUILD. " 87.000 " " DEL. 1964
T.T. NEWBUILD. " 87.000 " " " 1965
T.T. NEWBUILD. " 79.000 " " " 1965
T.T. NEWBUILD. " 61.000 " " " 1965
T.T. NEWBUILD. " 61.000 " " " 1966

TELEGRAMS:
ARECK
TANKAREKS
TEXAREKS
BERGEN
TELEX 2040 - BERGEN
TELEPHONES:
OFFICE 6 LINES 72420
H. REKSTEN Private 71344
J. DANIELSEN " 71830
H. REKSTEN, OSLO 412304

FJØSANGER, 8. oktober 1964.

BU/mea

Herr Arne L. Hansen,
Aluvegen 7,
Hamar.

Vedr: Hyre.

Jeg har mottatt Deres forespørsel om mulighet for hyre ved et av rederiets skip i sommerferien neste år.

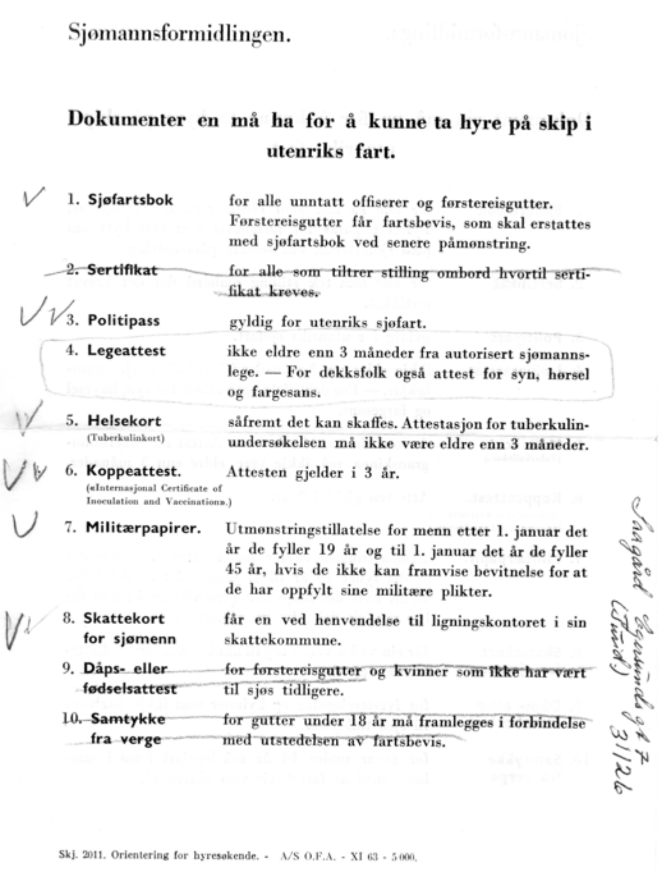
Da samtlige av rederiets skip går i løsfart, er det umulig å gi noe bindende tilsagn om hyre nå. Forøvrig må jeg meddele at rederiet nødig vil engasjere seg i et slikt kortvarig tidsbestemt ansettelsesforhold som på grunn av skipenes fart kan medføre uforholdsmessige skiftingsomkostninger. Til orientering kan ellers nevnes at jeg ikke mønstrer vikarer i underordnete stillinger.

Jeg vil derfor foreslå at De kontakter et annet rederi som har mer regulær fart f. eks. et linjerederi med faste seilinger mellom Norge, Europa og USA, hvor et slikt tidsbegrenset arrangement kan innpasses.

Jeg håper De forstår min innstilling hertil, og takker for Deres henvendelse.

Med hilsen
pr HILMAR REKSTEN
B. Ulvik

Nå måtte alle formalitetene ordnes. Vi fikk en oversikt over alle dokumenter som måtte fremskaffes:



Sjømannsformidlingen.

Dokumenter en må ha for å kunne ta hyre på skip i utenriks fart.

1. **Sjøfartsbok**	for alle unntatt offiserer og førstereisgutter. Førstereisgutter får fartsbevis, som skal erstattes med sjøfartsbok ved senere påmønstring.
~~2. **Sertifikat**~~	~~for alle som tiltrer stilling ombord hvortil sertifikat kreves.~~
3. **Politipass**	gyldig for utenriks sjøfart.
4. **Legeattest**	ikke eldre enn 3 måneder fra autorisert sjømannslege. — For dekksfolk også attest for syn, hørsel og fargesans.
5. **Helsekort** (Tuberkulinkort)	såfremt det kan skaffes. Attestasjon for tuberkulinundersøkelsen må ikke være eldre enn 3 måneder.
6. **Koppeattest.** («Internasjonal Certificate of Inoculation and Vaccination».)	Attesten gjelder i 3 år.
7. **Militærpapirer.**	Utmønstringstillatelse for menn etter 1. januar det år de fyller 19 år og til 1. januar det år de fyller 45 år, hvis de ikke kan framvise bevitnelse for at de har oppfylt sine militære plikter.
8. **Skattekort for sjømenn**	får en ved henvendelse til ligningskontoret i sin skattekommune.
~~9. **Dåps- eller fødselsattest**~~	~~for førstereisgutter og kvinner som ikke har vært til sjøs tidligere.~~
~~10. **Samtykke fra verge**~~	~~for gutter under 18 år må framlegges i forbindelse med utstedelsen av fartsbevis.~~

Skj. 2011. Orientering for hyresøkende. - A/S O.F.A. - XI 63 - 5000.

Så var tiden inne, og vi dro til NAL-kontoret i Oslo for å ordne papirer og signere hyrekontrakten:

1/7-66 F. R.

Fastsatt av Departementet for handel og skipsfart i medhold av kgl. res. av 3. februar 1961.
Prescribed by the Ministry of Commerce and Shipping pursuant to Royal Decree of February 3 rd 1961.

Hyrekontrakt

Undertegnede / The undersigned: Kaptein Möller Kristensen
fører av / master of: m/s FRIERFJORD
Skipets hjemsted / Home port of vessel: Oslo
reg. tonn br. / gross tons: 5243
beregn. i HK/I.H.P.:
og undertegnede (forhyrte) - Etternavn med store bokstaver / and the undersigned (employee) - Surname in block letters: LANGELAND
Fornavn / Christian names: ARNE
født (sted, datum og år) / born (place, date and year): Trondheim 25.7.46
reg.nr. / reg.no.: 865482
Bostedskommune / Domicile: Hamar Aluvn. 7

har inngått følgende kontrakt / have entered into following agreement:

Den forhyrte skal gjøre tjeneste som / The employee shall serve as: dekksgutt
ombord i ovennevnte skip med de plikter og rettigheter som er bestemt i norsk lovgivning. / on board the above said ship with the duties and rights stipulated in Norwegian legislation.
Tjenesten tiltres, sted, datum, kl.slett / Commencement of service, place, date, hour:
Reise til skipet tiltres / Journey to ship begins:
Forhyringen gjelder for reiser i (mellom) / The engagement applies to voyages in (between): Aalborg o.v.
Gjensidig oppsigelsesfrist / Mutual notice: 7 dager
Avtalt tidligste oppsigelsesdatum / Agreed first date to give notice*: --
Avtalt avmønstringssted / Agreed place of discharge*: Norge
Hyren løper fra og med / Wages to be paid from and including: 19.8.65
Forskudd / Advance:
Trekk / Allotment:
Utbetales første gang / To be paid from:

Det bekreftes at partene har vedtatt kontrakten i mitt nærvær etter å ha vært spurt om det forøvrig er gitt noe tilsagn eller løfte som ikke har fått uttrykk i kontrakten.

This is to certify that the parties have accepted this contract in my presence after having been asked if, during the preliminary agreement, any assurance or promise has been given which is not included in this contract.

Hyre, overtidsbetaling og andre vilkår etter gjeldende hyreoverenskomst (tariff) / Wages, overtime and other conditions according to the wages agreement (tariff)
mellom / between
og / and
Følgende spesielle vilkår er avtalt / Other stipulations agreed upon

Sted for påmønstring / Place of engagement: Oslo
Påmønstringsdatum / Day, month, year: 19.8.65
Stempel / Stamp
Kontrakten inngått, datum / Agreement entered into, date: Oslo 19.8.65
Mønstringsmyndighetens underskrift / Signature of authority
Sjømannens underskrift / Seaman's signature: Arne Langeland.
Skipsførerens underskrift / Master's signature: Pr. Kapteinen

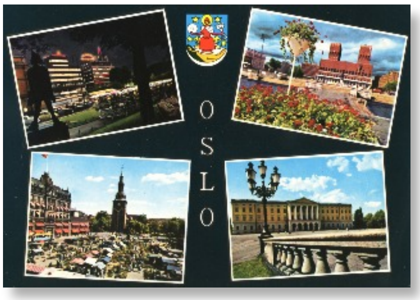
NAL-kontoret - Jernbanetorget 2 Oslo

Postkort fra Arne

Oslo 19/8-1965

Kjære dere!
Nå har vi fartet fram og tilbake i 3 – 4 timer og ordnet papirer. Vi har fått greie på at vi skal mønstre på i Aalborg i Danmark. Så vi drar antagelig med en eller annen båt i ettermiddag.

Hilsen Arne



Aarhus 23/8-1965

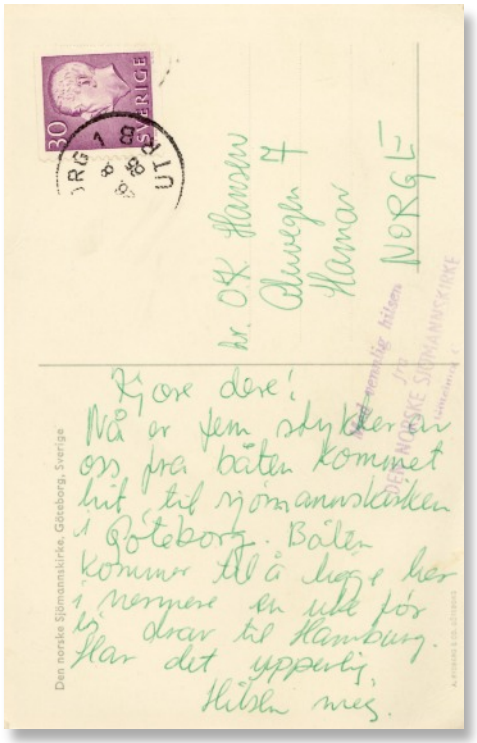
Kjære dere!
Ja nå har jeg endelig fått somlet meg til å skrive. Da vi dro fra Oslo om kvelden med båt til Frederikshavn, var vi sammen med en spansk matros som skulle mønstre på samme båt. Vi kom om bord neste morgen, og etter noen dager om bord er jeg sikker på at vi har vært heldig med både båt og mannskap. Etter et par dager i Aalborg dro vi videre til Aarhus. Vi drar snart videre til Gøteborg, og derfra bærer det sydover igjen. Ha det bra!
Hilsen Arne

På lugaren sammen med "jungen" og to amerikanere som hadde tatt hyre på et NAL-fartøy for å komme hjem til Amerika, i stedet gikk turen til Madagaskar! Fra venstre: Arne, "jungen" Einar og Jan mellom de to amerikanerne Peter og Donald som dessverre mønstret av litt senere.

(Jan forts.): Vi håpet å få en felles lugar for to, men vi ble stuet inn sammen med en jungmann. Vennlig og hyggelig – spanderte billig sigaretter. Senere viste det seg at sigarettene kostet bare 1 kr. Pr stk. Når stuerten åpnet slappkista før hver havn.

Med magen full av sommerfugler og eventyrlyst var det ikke lett å sove den første natta. Bedre ble det ikke av at vi ble vekket av et brak. En full og gal kokk braste inn på lugaren. Han løftet jungmannen opp av køya og dro til han med ei metallmugge fra byssa. Hvor er «byssegutten»? Han skulle drepe han, men byssen hadde rømt på land.

Hva hadde vi gitt oss utpå? Byssen hadde stjålet mat som han hadde solgt på land.



I Göteborg var vi hyppige gjester i den norske Sjømannskirken hvor det var et hyggelig miljø, deilige vafler og varierte tilbud. Vi var nå klar for den lange seilasen sydover. Fartøyet skulle først til forskjellige havner i Europa for å ta med last til Madagaskar.

Så kom det noen fredelige dager på land. I Dunkerqe og Rouen lastet vi materialer, sement og congnac. Morsomt å studre sjauerne i de forskjellige havnene. I Danmark gikk det mye i banning og øl. De franske sjauerne viste mer kultur, men måtte stadig hente nye forsyninger av rødvin.

De spanderte faktisk litt på en sliten dekksgutt som satt vakt i lasterommet.

I Rotterdam hadde de gamle og hardbarkede sjøfolkene bestemt seg for å drikke dekksguttene under bordet, men vi seiret og måtte lose gamlekara trygt ombord.

En tankevekkelse i havnestrøket var en full nordmann, midt i gata. Med briller og drita full ba han om å bli slått ned. Han ønsket en sykeavmønstring slik at han kunne komme seg «hjem til Østen». Noen endringer ble det også i mannskapet. En kranglete franskmann som veivet rundt med en diger kniv ble sendt på land. Vi besøkte også Le Havre før kursen gikk mot Biaskaya. Håpet på ruskevær, og vi fikk storm. Herlig!

Bølgene slo over fordekket så vi måtte ut for å redde trossene som holdt på å floke seg. Oljehyre hjalp lite, for de store bølgene kom opp gjennom buksebeina så vi ble klissvåte. Litt skummelt var det også, for en brottsjø sendte båsen en lang tur bakover dekket. Da slo styrmannen, som ledet hele rednings-aksjonen, halv fart slik at vi fikk trossene trygt ned i forpiggen. Selv om det var litt farlig, var det en opplevelse for livet. Det er under slike forhold man føler at man virkelig lever.

Litt roligere ble det gjennom Gibraltar og inn i Middelhavet.

Neste destinasjon var Genova. Vakker by, og vi fikk tid til både fjellheis og vinkjøp. Påfølgende party på lugaren sammen med Peter og Donald. Lærte å drikke «deep sea», gin og martini. Hyggelige gutter som dessverre mønstret av litt senere.

Gjennom Middelhavet gikk det rolig. Ved hjelp av en pøs og ei line fikk vi kjent på havet. Et høydepunkt var det også for dekksguttene å få stå til rors.

Noen av havnebyene vi besøkte. Øverst fra venstre: Bolougne, Bordeaux, Bordeaux og Genova. Etter Gøteborg gikk vi først til Hamburg og Rotterdam.

Hamburg 4. september 1965 – brev fra Arne

Kjære dere!
Tusen takk for brevet. I dag tidlig ankom vi til Hamburg. Vi lå over en uke i Gøteborg p.g.a. reparasjoner og lignende. Vi regner med å komme ned til Rødehavet om en måned. Bordeaux blir den siste havnen vi anløper i Europa. På Madagaskar blir vi omkring 1 ½ måned. Antageligvis tar hele turen 4 til 5 måneder.
Her om bord har vi et allsidig arbeid. Men først kan jeg fortelle hvorledes mannskapet er fordelt på dekk. Først har vi to dekksgutter, så har vi en jungmann. Vi tre ligger på samme lugar. Deretter er det tre lettmatroser, 2 norske og en neger (fra Mauritius, øst for Madagaskar). Alle nevnte er på samme alder. Til slutt er det tre matroser. Bossen vår er en kjekk kar og godt likt av alle. Hele dekksgjengen gjør samme arbeid, det er ikke tilfelle at dekksguttene får alle skitt jobbene. Når vi ligger i havn, går arbeidet for det meste ut på å gjøre rent i lasterommene. Dessuten må vi rigge til bommene. Når vi er i sjøen, maler vi og spyler dekk. Lønna, som Jan og jeg har, er 432 kr pr. måned, så dere skjønner at det nytter ikke å spare opp så mange penger. Men vi må ikke se bort ifra at det er mye overtidsarbeide på denne båten, og for overtiden har vi 3,40 pr. time på hverdager, og 6,80 på helgedager. Til nå har vi tjent godt over 100 kr på overtidsarbeidet.
Vi begynner arbeidet kl. 8. Middag er fra 12 til 1, og så arbeider vi fra 1 til 5. Deretter har vi fri, eller vi arbeider på overtid.
Det er mange utlendinger om bord, og de er hyggelige alle sammen. Det er to spanjoler på dekk som jeg har daglig kontakt med, og jeg kan ikke skjønne hvordan spanjolene har fått et så dårlig rykte på seg.
Jeg har det som dere skjønner bare fint. Hvis dere treffer Tom, så får dere hilse fra meg. Hils Johnsens, Skaalgaards og Tore og Magne, og alle andre kjente.
Hilsen Arne

Dunkerque 13. september 1965 – brev fra Arne

Kjære dere!
Nå er "Crazyfjord" (det er det vi kaller skuta) kommet til Dunkerque. Vi har allerede ligget her et par dager, og i morgen drar vi videre til Rouen. Siden sist jeg skrev har vi vært i Hamburg, Rotterdam og Boulogne. Da vi dro fra Boulogne til Dunkerque, hadde vi storm i vindstyrke. Vi måtte teite fast alle løse deler før vi dro. Da vi kom på sjøen, føltes det som om vi satt i en blikkboks som ble kastet fram og tilbake. Jeg syntes selvfølgelig at det var morsomt, og det var kanskje derfor jeg ikke ble sjøsyk. Heller ikke Jan ble det.
Da vi kom til Dunkerque, ble det oppdaget at lasten i et par av lasterommene lå hulter til bulter (deriblant var det øl). Så dekksgjengen fikk litt av et arbeid den dagen. Vi har det fremdeles bare bra. Har skrevet brev til tante Nora og Hans-Petter. Ha det bra.
Hilsen meg

Dunkerque 14. september 1965

Kjære dere! (Postkort fra Arne)
Tusen takk for brevet som jeg fikk i dag, like etter at jeg hadde postlagt brevet til dere. Jeg må bare skrive til deg mamma og gratulere med den overståtte gebursdagen din. Du må unnskylde at jeg ikke husket datoen.
Hilsen meg

Rouen

Rouen 15.september 1965

Kjære dere! (Postkort fra Arne)
I kveld kom vi til Rouen. V i brukte 5 timer oppover elva. Det var et fantastisk flott landskap vi seilte forbi, typisk fransk. Vi ligger ved den kaia jeg har krysset av. Antageligvis drar vi videre til Bordeaux i morgen kveld. Ha det bare bra.
Hilsen meg

I sjøen, 8. September 1965 – brev fra Arne

Kjære dere!
Først og fremst må jeg få gratulere pappa med dagen. Akkurat nå ligger vi i sjøen på vei mot Bordeaux, og vi venter å komme inn en gang på natta. Det tar omkring to døgn fra Rouen til Bordeaux.
I går hadde vi igjen uvær, og denne gangen sterk storm. Men heldigvis hadde vi været rett mot oss, så båten rullet ikke så kraftig. Jan fikk merke været på nært hold. Han måtte fram i baugen sammen med noen andre karer for å berge trossa. Jeg gikk opp på øverste dekk for å se på, og jeg moret meg ikke lite ved synet. Rett som det var slo sjøen over, og alle som var der ble våte til skinnet. En gang kom det inn så mye vann at både overstyrmannen og bossen ble veltet over ende. Men da ble også farten slått ned til det halve (etter overstyrmannens ordre).
Hilsen Arne

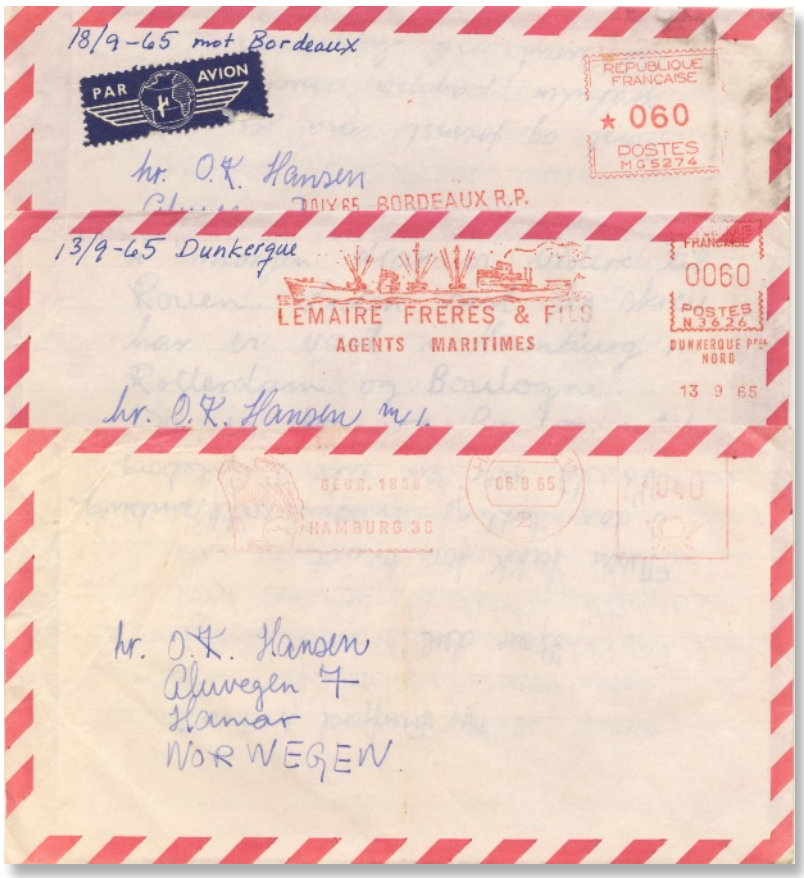
Boredaux 22. september 1965

Kjære dere! (Postkort fra Arne)
Nå har vi vært her i Bordeaux et par dager, og det inntrykket jeg har fått av byen, er at den er stor, med trange gater og gamle bygninger. Men allikevel er det en ganske koselig by. Det er ennå ikke sikker hvilken havn vi anløper neste gang, og det kan ta en stund før dere hører fra meg.
Hilsen Arne

I sjøen på vei mot Genove 27. september 1965 – brev fra Arne

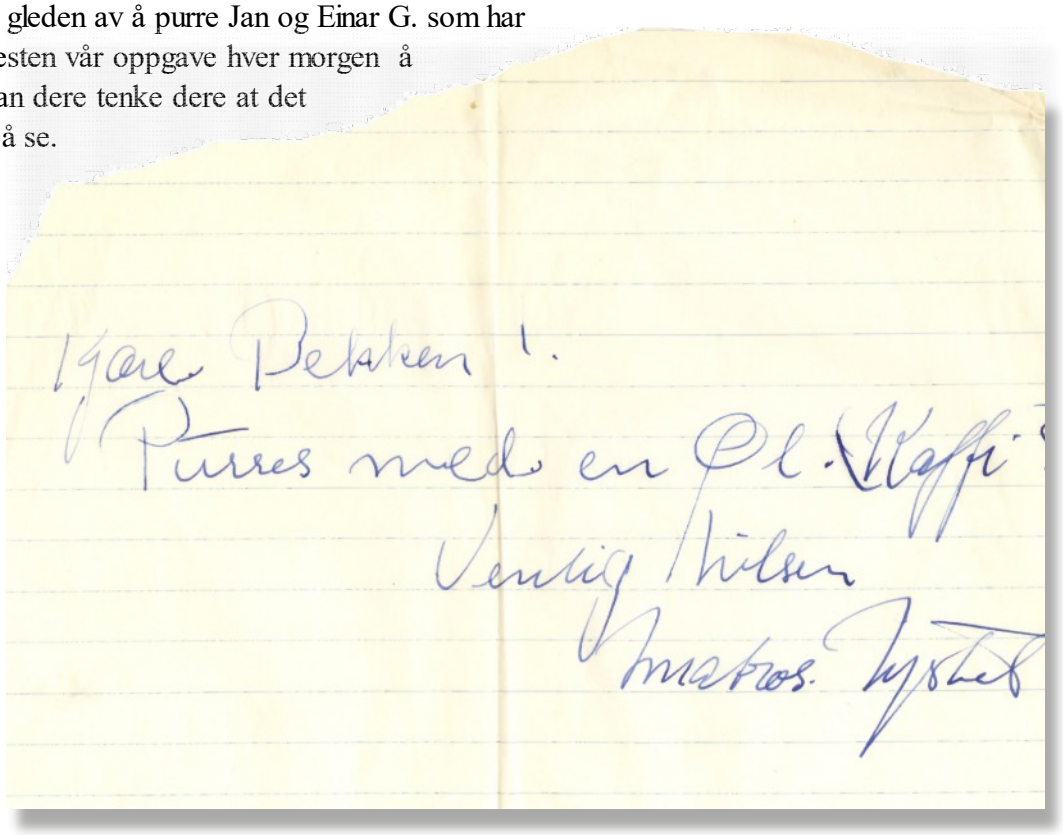
Kjære dere!
Like før vi dro fra Bordeaux, ble det bestemt at vi skulle innom Genova. Etter ruten skulle vi dra direkte til Port Said og Suez. Vi regner med å komme inn i morgen tidlig kl. 6, og har da ligget bortimot en uke i sjøen. Arbeidet vårt om bord nå, når vi ligger i sjøen, er vakttjeneste. En lettmatros og jeg har vakt i tidsrommet 4 – 8 og 16 – 20. Vakten består i at en står ved roret og en holder utkikk. Vi løser hverandre av som regel etter hver time. På den måten sto tilfeldigvis jeg ved roret da vi gikk gjennom selve Gibraltar stredet. Vi hadde liten storm før vi kom til stredet, og da vi var kommet inn i Middelhavet, ble det straks mildere og bedre vær. Vi kunne tydelig se land på begge sider, og vi så lysene fra en by i spansk Marokko. Den første tiden jeg sto ved roret, følte jeg meg litt usikker, men jeg ble vant til det etter noen dager, og vi kom da gjennom Gibraltar stredet, enten dere tror det eller ikke. I går passerte vi Mallorca. Det var en ganske stor øy med varierte fjellformasjoner. Noe ordentlig inntrykk av øya fikk vi selvfølgelig ikke.
Jeg sender et brev til Turid samtidig med dette, men det kommer nok fram et par dager etter den 29.
Så får dere hilse Lassie spesielt fra meg. Hils dessuten alle andre kjente. Skal forresten hilse fra Jan.
Hilsen Arne

Genova



I sjøen på vei mot Port-Said, 3. oktober 1965 – brev fra Arne

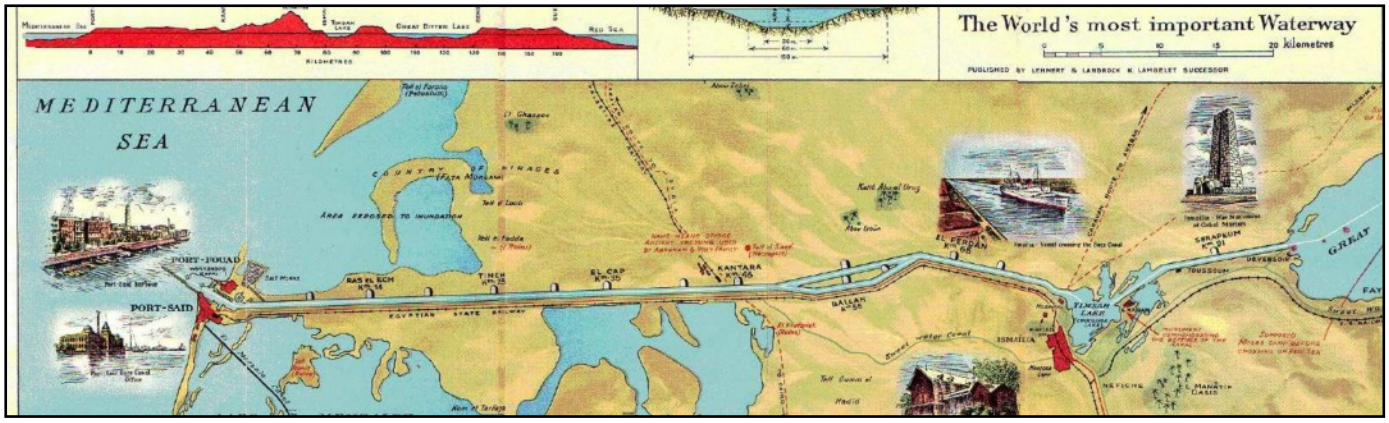
Kjære dere!
Tusen takk for brevet. Jeg fikk det da vi kom til Genova. Dessverre lå vi ikke lenger enn en dag der, for det var en riktig koselig italiensk by og sikkert mye interessant å se på. Men det er mulig vi går innom Genova på tilbake turen, så jeg håper vi får litt bedre tid på oss da.
Da vi nærmet oss Messina-stredet, seilte v i forbi en rykende vulkan. Det sies at den har vært i aktivitet bare for en kort tid siden. Om noen timer regner vi med å være i Port-Said. Antagelig kommer vi til å bli med kveldskonvoien inn i Suez. Det neste stedet vi skal innom, blir nå Aden.
Dere lurte på hva vi gjør om bord i fritiden. Vi som går 4 – 8 vakta, har fritida vår fra 12 til 4, ellers sover vi eller går vakt. Hvis det er pent vær, noe det har vært den siste uken, ligger vi på dekk og soler oss og leser og hører på radio. Dessuten skal det vises film hver onsdag og lørdag når vi ligger i sjøen, og den ser vi like etter at vi er ferdig med vakta kl. 20 om kvelden. Til nå har vi sett 4 filmer, og den beste av dem var "Som to dråper vann" med Danny Kay. Noe dagligrom eller et hobbyrom finnes dessverre ikke om bord, det eneste vi har i så måte, er messa vår. Men til nå har i hvert fall ikke jeg hatt fritidsproblemer.
Om en time nå skal jeg få gleden av å purre Jan og Einar G. som har 8 – 12 vakta. Det er forresten vår oppgave hver morgen å purre hele båten, og da kan dere tenke dere at det er ganske mange sure fjes å se.
Dere må skrive og fortelle meg hvordan det går med den tomten dere søkte etter. Jeg håper at dere får den.
Så får dere hilse Tore og Magne og Per-John og si at jeg nok skal skrive en gang når vi har kommet til Madagaskar. Husk også å hilse Skaalgaard fra meg og ønske god bedring. Hils for øvrig alle kjente.
Hilsen Arne



(Jan forts.): Advarslene var mange da vi nærmet oss Port Said. Skalk alle luker og ikke kjøp det første av kjøpmennene. Et vanlig problem skulle være at de innfødte skulle komme inn på lugaren ved hjelp av fiskestenger. Likevel mener jeg bestemt at Arne greide å lure til seg en souvenir uten å bli oppdaget. Penger var ikke noe problemer i handelen. «Du se lugar - kanskje du har gamle skjorte eller bukse - alt går - kingse for kingse.»

Vakker tur gjennom Suezkanalen. Ingen dekksgutter ved roret. Båter som grunnstøtte ville bli sprengt i løpet av to døgn på grunn av de store avgiftene.

I Bittersjøene badet vi mens vi ventet på nordgående konvoy. Varmt var det også i Rødehavet, og om natta dro vi madrassene ut på lukene. Fantastisk stjernehimmel. Vi bunkret i Djibouti hvor vi fikk kjøpe flip-flops. Mer bading, men jeg ble litt bekymret etter å ha blødd neseblod. Det er jo en del hai i Rødehavet.



Port Said og Suez kanalen

Byssen og jeg på dekk gjennom Suez.

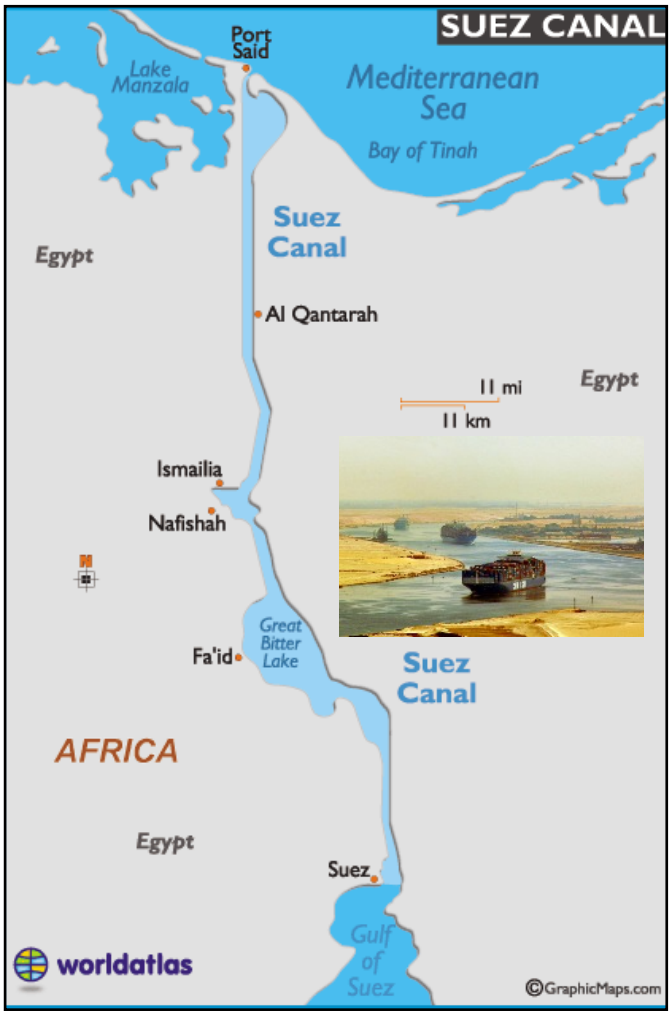
Gjennom Suez kanalen og Røde-havet på vei mot Djibouti, 8. oktober 1965 – brev fra Arne

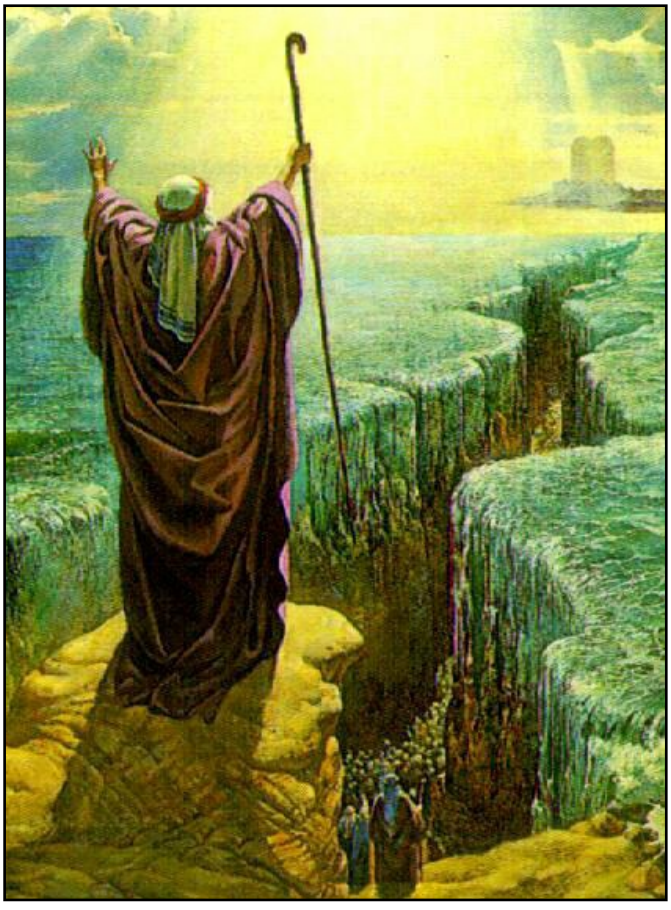
Kjære dere!

Etter en del om og men er det nå bestemt at vi ikke drar til Aden, men til Djibouti for å bunkre. Årsaken til det er vel for det første at det er oljestreik og for det andre at det er uroligheter i Aden for tiden. Vi kom til Port-Said på søndag, og med det samme vi hadde kastet anker, strømmet det til med arabere og egyptere som skulle selge suvenirer. Noe mer innpåslitne folk har jeg aldri vært utfor. Heldigvis låste vi døren til lugaren, ellers ville vi vel ha blitt frastjålet alt vi hadde. Prisen de forlangte for varene, klarte vi nesten alltid å prute ned til det halve. Men de tok ikke bare penger (all slags penger var kjøpbare, til og med falske penger), de var også interessert i gamle klær, og spesielt nylonskjorter (jeg har da igjen noen klær ennå).

Klokken 3 om natta dro konvoien vår fra Port-Said. Det var 20 skip i konvoien. Vi brukte ca 16 timer gjennom Suez, men så gikk vi da bare for halv fart. Jeg skal si at det var litt av en opplevelse. En fikk i alle fall det riktige inntrykket av Egypt. Flere steder var det bare ørken på begge sider, og ellers var det oaser hvor det var bygd opp små landsbyer. Kameler så vi rett

som det var. Pyramidene var det ikke mulig å se fra kanalen. Etter 6 – 7 timer kom vi til en innsjø, og der lå vi noen timer for å vente på den motgående konvoien. Det var pent og varmt vær, så vi fant ut at vi likeså godt kunne bade mens vi lå og ventet. Vi hang så ut losleideren og hoppet over bord. Det var deilig temperatur på vannet, men det var bare så altfor salt. Jeg gikk nå med saltsmak i munnen lange tider etterpå.
Da vi kom ut i Rødehavet, slo heten imot oss. De dagene vi har ligget i Rødehavet, har vi hatt mellom 30 og 35 grader. I begynnelsen var det litt uvant, men er blitt vant til det nå. Jeg kan i alle fall være glad for at jeg har 4 – 8 vakta, og jeg skjønner nå den regnes for å være den beste. For midt på dagen når sola steker som verst, har vi fri og kan ligge på dekk og slappe av. Men det pussige er at temperaturen ikke synker nevneverdig om natta. Derfor har vi nå begynt å sove på dekk under åpen himmel. Det er for varmt til å sove i lugaren.
Jan og jeg har det fremdeles bare bra, det eneste jeg har vært plaget av, er øreverk. Men etter at jeg fikk en penicilin-sprøyte av overstyrmann, har det blitt bra igjen.
Hvis dere treffer noen kjente, så må dere selvfølgelig hilse fra meg. Så får dere ha det bare bra.
Hilsen Arne



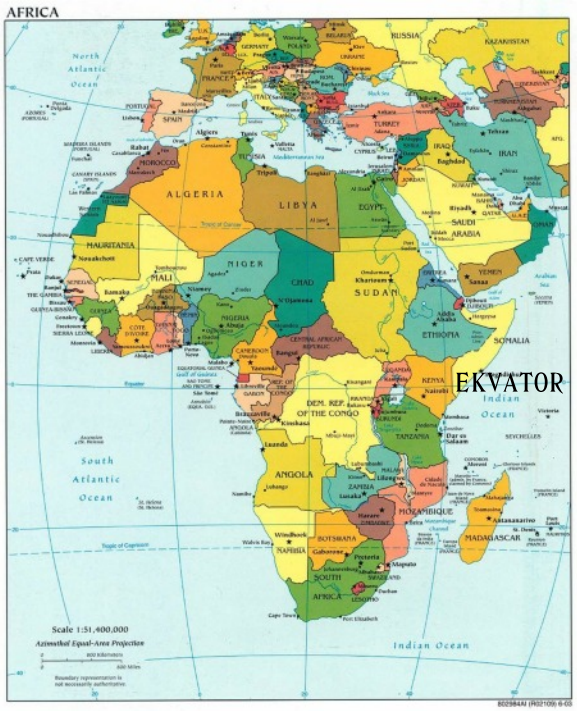


(Jan forts.): Det var et internasjolalt mannskap ombord. Garcia fra Spania og Nystad fra Norge. Mest hadde jeg kontakt med Roger Riseo fra Mauritius. Språkgeni som lærte seg både norsk og spansk (senere også tysk da jeg møtte han i Oslo). Roger kom ofte til meg for hjelp: Jan, what is «suppehue», eller what is «kjempe-filipens»? Han ble nok ertet litt av mannskapet. Det kriblet mer og mer i kroppen etterhvert som dagene gikk og vi nærmet oss Afrika. Arbeidsantrekket var nå kun shorts og sandaler, og i pentryet ble det servert salt-tabeletter, limejuce og iste. Vi ble også advart mot å ligge og sole oss på dekket ute av syne for andre. Muligheten for å få solstikk var til stede. Ikke noe å spøke med.

I sjøen på vei mot Comorene,

16. oktober 1965 – brev fra Arne

Kjære dere!
I kveld en gang venter vi å komme inn til Comorene, det er en øygruppe litt utenfor Madagaskar. Jeg er ennå ikke sikker på hvilken av øyene vi skal inn til.
Det er i grunnen ikke stort som har hendt siden sist jeg skrev. I Djibouti lå vi ett døgn på reia før vi kunne komme inn og bunkre. Årsaken var at det var flere skip som hadde tur før oss. Også der badet vi i sjøen. Vannet var deilig og ikke så salt som i Suez, men etter en stund fikk vi beskjed av skipperen at vi måtte slutte med det, for det skulle være hai der. Vi så da ingen. Klokka 8 om kvelden la vi til kai, og det passet meg utmerket, for på det tidspunktet var jeg nettopp ferdig med vakta. Og en halv time senere dro to engelskmenn, en amerikaner og jeg på land. Stakkars Jan hadde vakt fra 8 – 12, så han fikk ikke anledning til å komme på land. Penger hadde vi lite av, så vi brukte sigaretter som betalingsmiddel. Jeg synes ikke Djibouti var noe særlig trivelig sted. På hvert eneste fortau lå det opptil flere negre og sov, og de som ikke gjorde det, gikk rundt og tigget eller solgte tyggegummi og annet småtteri. Det var tydelig at det var de hvite som dominerte stedet. Vi dro derfra allerede kl. 3 samme natt.
Torsdag kl. 6.30 om morgenen passerte vi ekvator. Det var meningen at vi skulle ha dåp, for det er en hel del som ikke er døpt om bord, men da det ikke passet akkurat den dagen, blir det vel til at vi venter til vi drar oppover igjen. (Noen av oss improviserte en dåp - se under). For noen dager siden hadde vi bakstørn på lugaren. Vi pusset opp køyene og malte dørk og skap, så nå har vi snart den fineste lugaren her om bord. Det er bare så synd at den er så liten, i alle fall som tremanns lugar.
Dere må skrive og fortelle meg hvordan det går med tomt og hvilken hustype dere har bestemt dere for. Skal hilse så mye fra Jan. Hils som vanlig alle kjente fra meg.
Hilsen Arne



Vår improviserte dåp

Etter gamle tradisjoner til sjøs skal enhver som passerer linjen, det vil si ekvator, for første gang "døpes" av Kong Neptun og derved gjøres til fullbefaren sjøfarer. Tradisjonen med linjedåp kan spores tilbake til 1520.

Komorene

(Jan forts.): Neste destinasjon var Komorene og havnene Mutsamodo og Moroni – vårt første møte med det virkelige Afrika. Heldigvis var vaktene slik at det var mulig å gå i land. Litt av en opplevelse. Eksotiske planter, «rare hus» og vennlige innfødte. Jungen gikk helt av skaftet. Han hadde fått med seg at Arne og jeg kunne litt fransk, og nå ville han ha seg en negresse. Det ble en pinlig affære å være tolk under forhandlingene. Husker ikke hvordan det gikk med jungen og tolkingen.

Penger var et kapittel for seg. Luselønn for dekksguttene, men vi kunne skrive ut lokal valuta, «gærninger», før hver havn. Lettere var det kjøpe sigaretter hos stuerten. 10 kr, for hundre. Et betalingsmiddel som fungerte i alle havner. Jeg kjøpte konkylier og et skilpaddeskall for en pakke sigaretter.

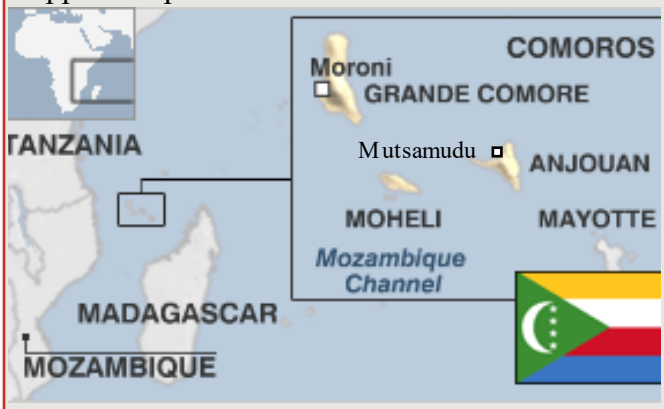
Fra Komorene hadde vi både to- og firbeinte dekkspassasjerer. De to-beinte spanderte mango. Den beste frukten jeg noen gang har spist. Kuene ble stuet sammen i provisoriske innhegninger på akterdekket. De tok transporten med fatning, men det ble litt dramatisk da det plutselig kom glødende sotflak fra skorsteinen. Heldigvis ga det seg fort uten branntilløp eller skremte dyr. Litt skumlere var det at det ble oppdaget en blindpassasjer ombord. Han ble plassert i ei luke på fordekket. Luka ble surret godt og med en liten lufteåpning. Det ga litt ekstra spenning å gå på utkikk om natta.

I Komorene lå vi på reia og losset. De innfødte kom med store seilbåter som vi losset i. Det kunne ligge fem til seks båter i bredden langs skutesida, og det var et liv og et bråk uten like. Disse innføde var enda verre enn sjauerne i Europa når det gjaldt å rappe fra lasta. Når vi satt på vakt nede i lasterommene, måtte vi følge godt med. Hvis vi snudde ryggen til dem et øyeblikk, hadde det som oftest forsvunnet et eller annet fra lasta.

Komorene

1912-1975 *1975 -*

I flere århundrer før Frankrike erobret øyene, hadde både indiske og arabiske handelsmenn krysset Indiahavet og vært innom Komorene på sine reiser. De første folkene på Komorenene kom fra Afrika, Australia, Indonesia og Arabia. Blandet befolkning, mest muslimer. Øyene ble gjort til fransk koloni 1912. Indre selvstyre i 1961 og full uavhengighet i 1975. Etter det har det vært flere kupp eller kuppforsøk på Komorene.



Landet er meget fattig, og undervisning og helsevesen svakt utbygd. Dyrker mest vanilje, kopra, nellik og parfymevekster. Matvekster er maniok, bananer, søtpoteter og litt ris. Landet er ikke selvforsynt med mat, og ris er en stor importvare.

Navnet er av arabisk opprinnelse og betyr De små måneøyer. *(Kilde Store Norske Leksikon 1980).*

Landet var altså en fransk koloni med indre selvstyre da vi var der i 1965, 10 år senere ble landet selvstendig. Det er fortsatt et fattig land.

Kveget utgjør en form for vandrende kapital, og er et viktig tegn på status.

Under de lange transportetappene ble det mye vedlikehold. Rustbanking og mønjemaling. Bommene ble lagt ned for å males med den gule NAL-fargen. Det var da jeg oppdaget at jeg hadde høydeskrekk. Sittende skrevsover bommen, 5-6 meter over dekket fikk jeg den store skjelven. Med en kraftanstrengelse greide jeg heldigvis å krabbe meg i sikkerhet oppe på bruvingen. En annen dag, etter ei hard arbeidøkt, spurte båsen hva jeg hadde gjort. Jeg fortalte at jeg hadde vasket pipa. «Hva», brølte båsen. «Sier du *pipe* en gang til, får du juling. Her ombord heter det ***skorstein***!» Så hadde jeg lært det. Stort sett ble dekksguttene behandlet bra. Heller ikke ble vi døpt da vi kryssa «linja». Hadde hørt skremmende rykter om hva førstereisgutter kunne bli utsatt for.

Matros Nystad maler skutesiden

Vi lærte også noen nye triks av de mer erfarne sjøfolkene. Fra tid til annen måtte vi ned i lasterommene for å sjekke at alt sto bra til med lasten og at stemplingen var forsvarlig. Kassene med øl kunne jo være skadet. Litt brekk må man jo regne med. For å slukke tørsten fikk beskjed om å åpne flaskene forsiktig med tollekniven og deretter drikke det meste. En liten slant måtte være igjen før korken ble satt på og flaskene knust. Det kan skje mye under en storm! Litt mer oppfinnsomhet måtte til for å lure noen lerker med cognac inn på lugaren. På med skjorta og flaska i bukselinningen. Ble det oppdaget svinn, var det bare å skylde på sjauerne.

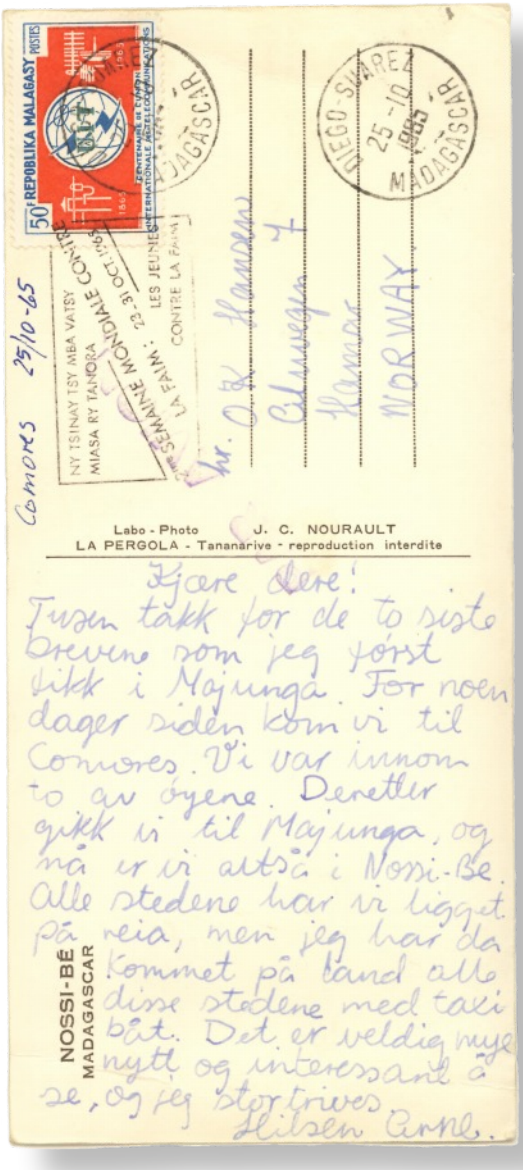
Lunch for sjauerne

Vi får landkjenning - Madagaskar!
En av passasjerene skuer mot land.

Så nærmet vi oss eksotiske Madagaskar. Kysten, dekket av mangroveskog, stakk såvidt opp av havet. Mange steder måtte vi ligge på reia under lossing og lasting. Vi var avhengige av tidevannet for å få jobben unna – uansett tid på døgnet.

Det ble mye overtidsarbeid og lite søvn. Første havn var Majunga, og det ble tid til en liten tur på land. Noen «gærninger» ble kvittert ut. Selv om dekksguttene hadde luselønn, ble det nok til noen øl på de nærmeste kneipene. Jungen og matrosene hadde høyere mål der de forsvant blant damene. Styrmannen hadde gjort sine forberedelser og «kvesset» sprøytene med penicillin før ankomst – i tilfelle ... Dekksaguttene var snille gutter.

Neste havn var Nossi Bé, men den byen gjorde ikke så stort inntrykk. Tamatave, derimot var en høydare. Med lomma full av «gærninger» fikk vi god tid til å utforske byen. De innfødte, gasserne, var utrolig vakre.

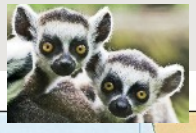


Madagaskar

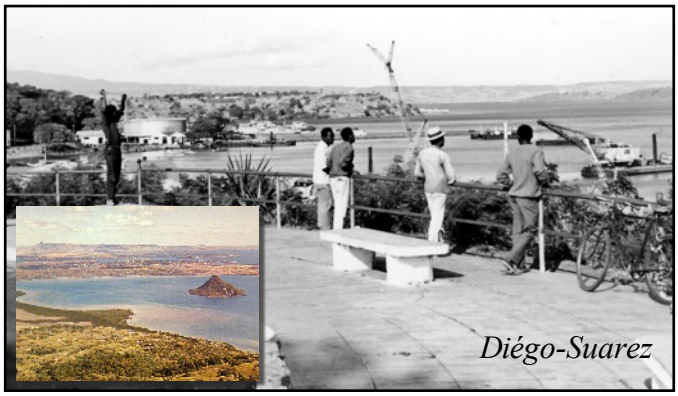
Fra 1960

Republikken Madagaskar er en øy-republikk i det Indiske hav og er verdens fjerde største øy. Geologisk sett er øya en stor grunnfjellsplate som i kritt-tiden vippet opp i øst og sank i vest. Folket kalles madagassere eller gassere og er for en stor del av indonesisk og afrikansk opprinnelse og snakker gassisk og fransk. Fra 1896 til 1960 var landet fransk koloni. Tiden etter uavhengigheten har vært politisk ustabil, med flere udemokratiske maktskifter. Madagskar er et utpreget jordbruksland hvor mange driver med risdyrking. Viktige eksportvarer er kaffe, jordnøtter, pepper, vanilje og krydderellik.
Den store husdyrbestanden, især storfé i vest, gir liten avkastning og holdes ofte av rituelle grunner. Madagaskar er et av de få afrikanske land som har hatt et nært forhold til Norge i mer enn 100 år. Spesielt misjonsvirksomheten kan spores tilbake til 1866 gjennom Det Norske Misjonsselskap.
(Kilde: Store Norske Leksikon 1980).

Wikipedia 2015: Den norske Amerikalinje (NAL) hadde rutefart på Madagaskar fra 1921 – 1981.
Madagaskar har et unikt biologisk mangfold. Ca. åtti prosent av flora og fauna finnes kun på Madagaskar. Den mest kjente arten er lemuren.



Mutsamudu
Anjouan
Mahéli
Mayotte (France)
Channel
Andoany (Hell-Ville)
Ambanja
Antsiranana (Diégo-Suarez)
Sambava
Andapa
Antalaha
Antsohihy
Mahajanga (Majunga)
Marovoay
Maroantsetra
Ambatondrazaka
Toamasina (Tamatave)
Ambohidratrimo
Moramanga
Ampasimanolotra
Andovoranto
ANTANANARIVO (TANANARIVE)
Vatomandry
Ambatolampy
Antsirabe
Mahanoro
Morondava
Ambositra
Manandjary
Fianarantsoa
Ambalavao
Manakara
Farafangana
Vangaindrano
Toliara (Tuléar)
Taolagnaro (Fort-Dauphin)
Madagascar
sous la colonisation française
de 1896 à 1960
RASOLOARISON Lalaoua Jeannot
Kilde:boutique.laterit.fr
Til Reunion
og Mauritius
Fra Mauritius
til Morombé
INDIAN
OCEAN
MADAGASCAR
© 2009 Eziboa.com All Right Reserved



I sjøen på vei mot Tamatave,

24. oktober 1965 – brev fra Arne

Kjære dere!
Tusen takk for det siste brevet som jeg fikk i Diégo-Suarez. Dere forteller at dere har tinget på den ene hjørnetomten, er det den som ligger til venstre når dere ser det fra fotballplassen?
I går gikk vi fra Diégo, og i kveld en gang regner vi med å komme til Tamatave. Det regnes for å være den fineste plassen vi anløper på Madagaskar. Plassene her på Madagaskar er små sammenlignet med havnebyene i Europa. Tamatave for eksempel regnes for å være et av de større stedene, og det er omtrent like stort som Hamar.
Det fineste stedet vi har vært på hittil, er nok Nosse-Bé. Vi lå der bare i 6 timer, men det passet slik at jeg hadde fri akkurat da. Der kjøpte jeg forresten også en ny film til apparatet, den kostet 2093 gærninger = 60 NOK. Litt i meste lager synes jeg. Jeg har nå i alle fall fått erfare at det ikke er billig å gå på land på Madagaskar.
Det er bare noen få plasser her på Madagaskar vi legger til kai, bl.a. Diégo og Tamatave, ellers ligger vi på reia og losser.
I Tamatave kommer vi til å ligge ca 4 dager, derfra drar vi videre til Reunion og Mauritius.
Det er helt sikkert at jeg ikke kommer hjem til jul (det blir vel ikke før i slutten av januar), så dere kan trygt feire julen i Mosjøen. Kan dere gi meg adressen til Often og Johnsen? Hils alle kjente. Skal hilse fra Jan.
Hilsen Arne

Havna i Tamatave

(Jan forts.): Det var lett å legge på seg ombord i Frierfjord. Tre varme måltider om dagen, og et lønsjbord som ikke manglet noe. Mye sløsing – en åpnet boks med makrell i tomat ble bare kastet før neste måltid. Søppel ble bare kastet over rekka. Miljøvern var et ukjent begrep.

En kuriositet må nevnes. I flere havner der vi lå på reia arbeidet sjauerne barbeint. Plutselig måtte vi klype oss i armen: En av sjauerne hadde seks tær på hver fot. Om det var en fordel eller ulempe vites ikke, men interessant var det.

Lasterommet begynte å tømmes. Krevende logistikk,

LIGNE SCANDINAVE DE L'AFRIQUE ORIENTALE

C E R T I F I C A T

Je soussigné / I undersigned ..... Tore Melland .....

Commandant du m.s. / Master of m.s. ..... M/S "Frierfjord" ..... certifie par le présent / hereby certify that

que le nommé ..... Arne Langeland ..... est inscrit au rôle / belongs to the crew

d'equipage du navire. / of said ship.

Tamatave, le 25.10.65

Commandant - Master

1000/7/61

Over: Når vi gikk på land, måtte vi ha med et sertifikat som bevitnet at vi var mannskap på Frierfjord.
Under: Et førstedagsbrev stemplet i Tamatave + bilder fra bylivet i Tamatave (kilde: bing.com).

La Reunion 3. november 1965 –

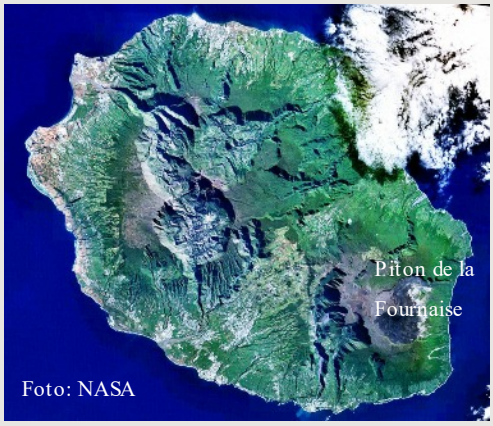
brev fra Arne

Kjære dere!
Siden sist jeg skrev, har vi vært i Tamatave, og vi er nå på la Reunion, en øy øst for Madagaskar. Tamatave var et flott sted. Vi lå der i tre dager, men det var bare den første dagen vi fikk anledning til å komme på land. De to siste dagene måtte vi arbeide til midnatt. Jan og jeg var på en badestrand som lå like ved, og etterpå gikk vi og så oss litt omkring. Kvelden tilbrakte vi på en danseplass i byen. Heldigvis skal vi tilbake til Tamatave etter at vi har vært på Mauritius som er neste anløpssted.
Da vi dro fra Tamatave, fikk vi igjen dekkspassasjerer. Det var 70 – 80 okser som sto på akterdekket og nærmere 100 griser som sto på fordekket. De skulle heldigvis ikke lenger enn til Reunion. Heretter blir vel skuta kalt for m/s Noas Ark.
Dere lurte på hva vi skulle gjøre her nede 1 ½ måned. For det første skal vi losse all lasten, og for det andre skal vi laste rommene fulle igjen, og det tar sin tid. Dessuten går vi jo innom ganske mange steder på Madagaskar + Comores, Reunion og Mauritius.
Jeg har i grunnen ikke noe bestemt ønske til jul, men hvis dere skulle sende noe til jul, så kunne jeg godt tenke meg en god bok. Det behøver ikke akkurat være en roman, men en lærerik bok for eksempel, det blir det samme.
Sender et brev fra Mauritius også. Antagelig kommer vi til å ligge her nærmere 10 dager. Ha det bra. Hils kjente. Jan hilser så mye.
Hilsen meg

Reunion

Forslag

Réunion er et fransk departement og fører dermed den franske trikoloren (øya ble annektert av franskmennene i 1638). Den ligger ca 800 km øst for Madagaskar og er av vulkansk opprinnelse. Vulkanen Piton de la Fournaise (2631m) er en av de mest aktive vulkaner i verden. Den hadde utbrudd i 1969, 4 år etter at vi var der. (Den har vært veldig aktiv i de senere år - Wikipedia 2015). Øya hjemsøkes av sykloner. Befolkningen er en blanding av franskmenn og slaver fra Madagaskar, med innslag av kinesere og indere (etter et forbudet mot slaveri i 1848, ble det rekruttert mye arbeidskraft fra India). Fra 1815 ble det startet opp en rekke sukker-plantasjer, og i det oppdyrkede kystbeltet dyrkes det spesielt sukker, vanilje og maniok. Hovedstad og største by er St. Denis.
I 1973 ble Reunion gjort til hovedkvarter for de franske militære styrker i Det indiske hav. Venstre-orienterte grupper kjempet for en form for løsrivelse på 1960- og 70 tallet men de mektige konservative godseierne sto imot (flaggforslag øverst til høyre). Kilde: Store Norske Leksikon 1980.



La Reunion 8. november 1965 –

brev fra Arne

Kjære dere!
Tusen takk for de to siste brevene jeg fikk den 4.de. Det ene var fra det militære.
Ja nå har vi vært på Reunion i ti dager, og vi føler oss snart som landkrabber, men ved middagstider i dag drar vi videre til Mauritius.
Det er i grunnen ikke stort som har hendt de dagene vi har ligget her. Forrige søndag dro Jan og jeg til St. Denise med buss. St. Denise er hovedstaden på øya. Det var i grunnen et sted som de andre. Mandag var det karneval på øya. Vi måtte dessverre arbeide den dagen, så vi fikk ikke sett noe i det hele tatt. Men vi fikk da en oppmuntring da m/s Norefjord kom nå lørdag. Det er en NAL båt som har omtrent samme fart som vi. Den kvelden skal jeg hilse og si at det ble fest på land. Søndag kveld ble jeg med noen gutter fra Norefjord om bord i båten deres. Det var en atskillig finere båt enn Frierfjord, på alle måter. Men så er jo Norefjord ti år yngre enn båten vår.
I de dagene vi har ligget her, har vi skiftet kai tre ganger. På den første kaia losset vi, og på den andre og tredje kaia lastet vi ca. 4000 tonn sukker. Det er ganske mye, da båten bare tar 7000 tonn.
Vi regner med å komme til Mauritius i morgen tidlig, og jeg skal så sant det er mulig på land der. Det skal visst være et ganske flott sted. Sannsynligvis blir lettmatrosen fra Mauritius med på land. Han vil gjerne vise meg rundt, så da får jeg sett mest mulig på minst mulig tid. Vi blir nemlig ikke liggende der mer enn en dag.
Varmen her nede er nå bare behagelig. Hvis tempen synker til 22 – 23 grader, synes jeg nesten det blir litt kjølig. Så jeg gruer meg litt til å komme opp i kulda. Dere har vel vinter nå med plenty snø og kulde. Jeg misunner dere ikke.
Så får dere ha det bare bra, og hils Lassie så mye fra meg. Jan hilser.
Hilsen Arne

(Jan): Lastingen av sukker startet i Reunion. Effektive sjauere som nærmest konkurrerte om å løpe med sukkersekker på hodet. Enkelte imponerte med å bære to sekker om gangen. Ikke så mye vakthold i lasterommet der, men da vi lastet vanilje, var det strengt vakthold (store verdier).

(Jan forts.): Vendepunktet østover var paradisøya Mauritius (Port Louis). Alle hadde gledet seg, og Roger (som var fra øya) inviterte til å besøke familien. Arne fikk bli med. Det samme gjorde Garcia («tarsan». Jeg hadde fått bakstørn og var veldig misunnelig.

Vi lå på Mauritius bare 8 timer, men det passet seg heldigvis slik at det var akkurat på frivakta mi, så jeg dro på land med det samme vi kom dit. Roger, den svarte lettmatrosen fra Mauritius, hadde vært hjemme en uke da vi kom dit. Han dro hjem mens vi lå på Reunion. Tilfeldigvis traff jeg han på land, og da han gjerne ville vise meg litt rundt på hjemstedet sitt, leide vi en taxi for 2 – 3 timer og beså mange fine steder. Jeg tok forresten en god del bilder der som dere får se når jeg kommer hjem. Mauritius er at av de fineste stedene jeg har vært på. Like før vi dro om bord igjen, hilste jeg på familien til Roger.

Mauritius

Fra 1968

Republikken Mauritius er en øystat i det sørvestlige Indiske hav. Øya Maurutius er helt bygd opp av vulkanske bergarter. Kysten er omringet av korallrev. Tropiske stormer kan forårsake store ødeleggelser (jan-mars). Dyrking av sukkerrør opptar 85% av jordbruksarealet i lavere strøk. I høyere strøk dyrkes te, tobakk, poteter og løk. De fleste plantasje-eiere kom fra Frankrike, mens arbeidskraften for det meste besto av slaver fra Øst-Afrika og Madagaskar. Da slaveriet ble opphevet i 1834, ble hovedtyngden av arbeiderne importert fra India. Øya har ingen urbefolkning. Alle innbyggere er altså innvandrere, ca 70% av indisk opphav og ca 30% av fransk-indisk og fransk-afrikansk opphav (disse kalles kreolene). Øya ble okkupert av Storbritannia i 1810. Port Louis er eneste havn. (Kilde: Stor Norske Leksikon 1980).

I dag (2015) står det følgende i Wikipedia: Britene beholdt kontrollen fram til uavhengigheten i 1968. Mauritius har siden uavhengigheten vært et stabilt demokrati, og er i dag blant Afrikas rikeste land. Landet har utviklet seg fra en fattig landbruk-søkonomi med fokus på eksport av sukker til fokus på industri, finans og turisme.

Diego-Suarez 25. november 1965 – brev fra Arne

Kjære dere!
Siden vi forlot Mauritius, har vi arbeidet både natt og dag på de stedene vi har vært. For vi ligger nærmere to uker etter ruta.
Det neste anløpsstedet vårt var Morombé på Madagaskar. Her lå vi også for anker. Morombé var bare en liten landsby, og her så jeg for første gang jungelen. Men som sagt arbeidet vi natt og dag, så det var ikke mulig å komme på land. Etter Morombé dro vi til Tulear. Det er et av de større stedene på Madagaskar. De første vi kom i kontakt med der, var noen innfødte som solgte skilpaddeskall. Handelen måtte foregå i all hemmelighet, for det er nemlig ulovlig å selge slike skall da skilpadder er fredede dyr. I førstningen forlangte de 6 pakker sigaretter for et skall, men etter en del pruting fikk jeg et for 2 pakker. Antagelig ville de bli kvitt dem så fort som mulig. Da jeg litt senere dro på land, kom jeg i snakk med Adolf. Det var en innfødt som hadde seilt på flere norske båter og som kunne noen få ord norsk. Han var en pussig skrue. Men for en øl og noen sigaretter var han guide for meg hele den dagen. Da jeg skulle kjøpe noen skjell, ville han absolutt prute ned prisen for meg, og jeg tror ikke jeg betalte for mye for dem.
Det neste anløpsstedet skulle igjen bli Tamatave, og det var visst ingen lei seg for. Her kjøpte jeg 15 kort som jeg skal sende hjem til kjente. Det var slett ingen billig fornøyelse, for hvert kort kostet temmelig nøyaktig 1 krone. Men hvis jeg ikke sender en liten hilsen herfra til enkelte personer, så får jeg vel høre det når jeg kommer hjem.
I Tamatave lå vi bare tre dager, og i dag kom vi til Diego-Suarez. I morgen tidlig kommer vi til Nossi-Bé, og de neste stedene blir Majunga og sannsynligvis et par steder på Comores. Hvis vi drar fra Comores i slutten av måneden, regner vi med å feire julen et sted i Middelhavet, kanskje i Marseilles. Dere må ikke regne med å få noen pakke fra meg til jul. Jeg har kjøpt en del ting her nede som kan være passende å dekorere med i det nye huset vårt, og det er bedre at dere får dem når jeg kommer hjem. Men en liten julehilsen skal dere da alltids få.
Jeg har nå skrevet til det militære og bedt om å få utsettelse, fordi jeg har tenkt å studere til høsten. Hva jeg skal gjøre når jeg kommer hjem igjen vet jeg ikke ennå, det får tiden vise. Dere får nok ikke høre noe mer fra meg før vi kommer til Aden. Det er bunkringsplassen vår.
Så får dere huske på å hilse alle kjente så mye fra meg. Jan og jeg har det fremdeles bare bra. Skulle huske på å hilse fra Jan.
Hilsen Arne

Dette bildet ble sannsynligvis tatt etter arbeidstid et eller annet sted på Komorene. Situasjonen husker jeg godt: Vi tok en kasettspiller på dekk og spilte låter av Elvis Presley. Disse gutta manglet ikke rytme!

I sjøen på vei mot Aden,

5. desember 1965 – brev fra Arne

Kjære dere!
Ja nå har vi endelig gjort oss ferdig med Madagaskar. Etter Tamatave dro vi til Diego-Suarez, Nossi-Bé, Majunga, Mutsamudu og Moroni. På hvert av disse stedene lå vi bare en dag, så det gikk raskt unna. På Comores fikk vi forresten en ganske verdifull last, det var vanilje. Det ble sagt at hver kasse kostet 10.000 kroner, og det var ikke få kasser som ble lastet om bord.
Nå har vi ligget 6 døgn i sjøen, og i morgen tidlig ankommer vi Aden hvor vi skal bunkre.
Vi drar antagelig derfra i morgen kveld. Det er ikke riktig det jeg har skrevet før at vi får julen i Marseilles, dit kommer vi nemlig den 16. Så det ser ut til at vi får julekvelden et sted i Biskaia.
Varmen har ikke gitt seg ennå. Da jeg gikk ned fra brua kl. 20 i kveld, viste gradestokken +28 grader. Og varmere blir det når vi kommer gjennom helvedesporten.
Nå har jeg i grunnen ikke mer å skrive om, det er ikke stort som skjer når vi ligger i sjøen. Arbeidet på dekk går for det meste ut på å pikke rust og male. Så får dere som vanlig hilse alle kjente fra meg. Skal hilse fra Jannemann.
Hilsen Arne

Siste lekteren er losset - vi seiler fullastet nordover.

I Aden lå vi på reia og ventet på tur til å bunkre - etter 6 timer gikk turen videre til Suezkanalen.

I sjøen på vei mot Suezkanalen,

10. desember 1965 – brev fra Arne

Kjære dere!
Om et par timer regner vi med å være i Suez, og der får vi post for første gang siden Madagaskar. I Aden lå vi bare 6 timer. Selv om jeg ikke var på land, fikk jeg se ganske mye av stedet, for vi lå på reia og hadde god utsikt. Det var et pent sted. Hele tiden mens vi lå der hadde vi selskap av arabere. De solgte radio, kamera, lydbånd, japseleker m.m. Hvis man var flink til å prute kunne man få varene ganske billig. Jeg prutet en lysbildeframviser ned fra £22 til £12, men jeg hadde ikke penger nok til å kjøpe den. I stedet for kjøpte jeg det jeg egentlig skulle ha, en kikkert 7 x 50. Denne kikkerten og en lommeradio klarte jeg å prute ned til £6. Når vi nærmer oss Middelhavet, merker vi at det blir kaldere og kaldere. I dag var tempen nede i +18 grader, så vi la bort shortsen og tok fram langbuksa. I morgen tidlig en gang går nordgående konvoi gjennom Suez, og så er det bare noen dager igjen til vi er i Marseilles. Der har jeg forresten tenkt å kjøpe en del vinterklær. Håper at dere har det bare bra. Hils.
Hilsen Arne

Marseilles 22. desember 1965-

Kjære dere! (Postkort fra Arne)
Tusen takk for 3 brev og pakke. Jeg har ennå ikke fått tid til å se gjennom all posten, for jeg har også pakke fra Skåltveit og Johnsens. Jeg bare skriver og sier ifra slik at dere vet at jeg har fått posten. Sender brev fra Nantes.
Hilsen Arne

Dekkszgutt Langeland

Overført	kr	5,45
3 batterier	"	3,75
2 colg	"	4,00
2 fyrl	"	1,50
1 ribea	"	2,25
33 solo a 0/85	"	28,05
13 lux a 0/90	"	11,70
3 sefer a 1/20	"	3,60
1 fryl	"	2,75
10 konvol a 0/07	"	0,70
1 arbh.	"	12,00
Tils.	kr	75,85

Fra fr. 52,-

Regning fra slappkista til stuerten i:

Marseille

Over: Marseille-Chateau d´If et les Iles

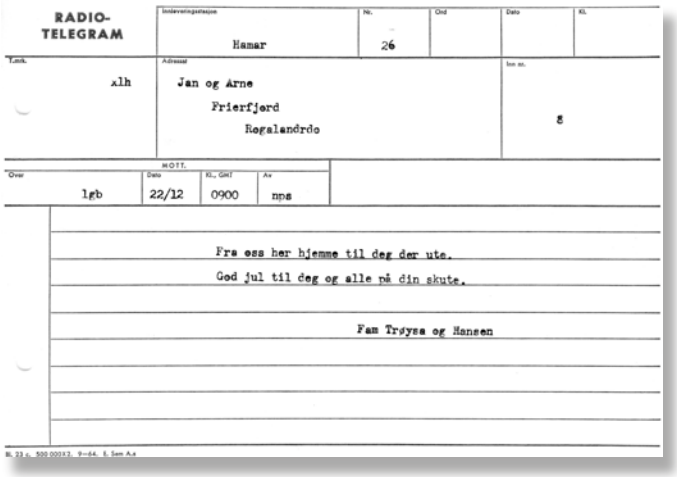
Under: Nantes-Capitale de l´Quest+Port

Under: Marseilles-Notre-Dame - Garde et la Corniche

Nantes 30. desember 1965.

Brev fra Arne

Kjære dere!
Ja nå har jeg da endelig fått skriveånden over meg, og da må jeg først og fremst få takke for de tre hyggelige brevene og julepakkene dere sendte meg. Den siste julepakken fikk jeg bare et par timer før vi forlot Marseilles, agenten kom om bord bare for å levere den pakken. Og jeg ble selvfølgelig gledelig overrasket. Bøkene var riktig fine, og det synes visst også styrmannen jeg har på vakt, han har snart lest alle sammen. Nå har jeg i hvert fall nok lesestoff, for jeg fikk 2 bøker fra Turid, en fra Skåltveits og 2 fra Per-John. Fra Skaalgaards fikk jeg også et par votter og konfekt, og det synes jeg var veldig snilt av dem. Lykten jeg fikk av dere kommer godt med nå da det snart er mørkt døgnet rundt, og den lange underbuksa blir nok heller ikke lagt vekk. Puslespillet jeg fikk fra Turid, har jeg hatt en del trøbbel med, og hadde det ikke vært fordi jeg er så tålmodig, ville jeg gitt opp for lengst. Det er nemlig ikke så lett å legge 500 småbiter sammen til et bilde. Marsipanen gikk vel som ventet ned på høykant, men jeg har da klart å spare en liten bit til i morgen kveld.
Julekvelden fikk vi da som ventet på Portugalkysten, og været var bra. Julemiddagen besto av kalkun. Det er første gang jeg har smakt kalkun, tror jeg, og godt var det. Julestemning var det også om bord, i messa var det pyntet opp med juletre og annen julepynt. Vi fikk sneket oss til noe julepynt som vi dekorerte lugaren med.
Nå ligger vi i Nantes, har ligget her i tre dager, og i morgen, nyttårsaften, drar vi videre til Le-Havre. Det var jo uheldig at vi måtte feire nyttårsaften i sjøen, men en del penger sparer jeg i alle fall. Det er ikke helt sikkert hvilke havner vi skal til etterpå, men antagelig blir det Dunkerque, London og Gøteborg.
Siden vi forlot Madagaskar, har vi for det meste hatt pent vært, bare med enkelte vindkuler nå og da, opptil liten storm da vi forlot Marseilles. Det uheldige var at vi fikk sjøen fra siden, så det ble en voldsom slingring, og da vi våknet neste morgen, så det ut som en bombe skulle ha slått ned i lugaren, alt lå hulter til bulter. I Biskaia hadde vi stille og rolig sjø.
Det dere skrev om, DC-stillingen i Narvik, kom selvfølgelig som en bombe, men det var en gledelig overraskelse, og jeg håper det går i orden.



RADIO-TELEGRAM

Hamar 26

xlh

Jan og Arne
Frierfjord
Rogalandrdo

8

MOTT.
lgb 22/12 0900 nps

Fra oss her hjemme til deg der ute.
God jul til deg og alle på din skute.

Fam Trøyse og Hansen

Jeg skjønner av det militære skrivet at jeg må ta militærtjenesten neste år. Og det passer meg i grunnen ganske bra. Jeg har nemlig så vidt begynt å tenke på å søke meg inn i marinen. Den er riktignok 3 mnd lengre, men så er jeg da ferdig med tjenesten en gang for alle. Men dette får vi snakke om når jeg kommer hjem.
Nå ser jeg snart ikke hva jeg skriver, så det er vel best at jeg slutter av og kryper til køys. Jan og jeg har det fremdeles bare fint. Skal hilse fra Jan. Så får dere huske å hilse alle kjente fra meg (bl.a. Bekkevold).
Hilsen Arne

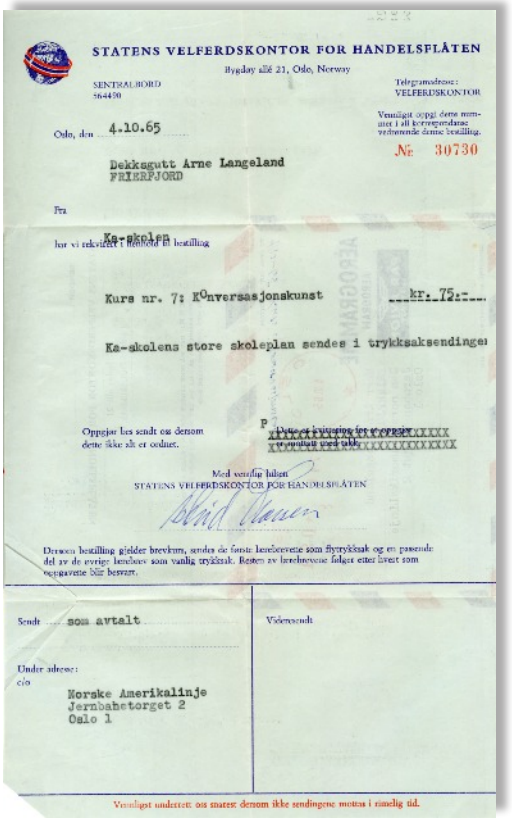
(Jan forts.): Så gikk turen nordover. Bunkring i Aden. Tropevarmen forsvant, og vi savnet lusekofta da vi kom inn i Middelhavet. Julaften passerte vi Gilbraltar. Overdådig matbord der ingenting manglet.
Vi la til kai i Tenby like sør for London. Arne hadde fått et betent tropesår på leggen. Insektstikk eller skade fra oppskraping på dekket. Såret ville ikke gro så det ble en tur til det norske sykehuset i London. Uten GPS greide Arne og jeg såvidt å rekke båten før avgang.
I Gøteborg var det avmønstring etter en fantastisk tur.

Dunkerque

Dunkerque 6. januar 1966,

brev fra Arne

Kjære dere!
Godt nyttår!
Tusen takk for brevet jeg fikk her i Dunkerque. Jeg skrev sist at vi kom til å dra fra Nantes nyttårsaften, men det ble altså ikke tilfelle. På grunn av regn ble lossingen såpass forsinket at vi måtte ligge over til mandagen. Altså fikk vi nyttårsaften og to helgedager der. Nyttårsfeiringen i Nantes var ikke stort å skryte av, det var i grunnen ikke noe som tydet på at det var årsskifte. Men jan og jeg dro i alle fall på en bar og skålte for det nye året.
Da vi kom til Le Havre om kvelden, begynte lossingen med en gang, og sjauerne holdt på hele natten og neste dag, så vi kunne dra derfra i går kveld.
Nå ligger vi altså i Dunkerque, og allerede i kveld drar vi videre til London, hvor vi ankommer en gang i morgen tidlig. Jan og jeg har bedt om fridag i morgen bl.a. for å kjøpe noen klær og ellers for å se oss litt omkring. Nå er det altså ikke mange dager igjen før vi er i Gøteborg, men når vi kommer hjem vet vi ikke sikkert. Det er så mye som kan forsinke oss.
Nei, nå får jeg slutte av. Skal hilse godt nyttår fra Jan.
Hilsen meg



STATENS VELFERDSKONTOR FOR HANDELSFLÅTEN

Bygdøy allé 21, Oslo, Norway

SENTRALBORD 564490

Telegramadresse: VELFERDSKONTOR

Vennligst oppgi dette nummer i all korrespondanse vedrørende denne bestilling.

Oslo, den 4.10.65

Nr 30730

Dekksgutt Arne Langeland
FRIERFJORD

Fra

Ka-skolen

har vi rekvirert i henhold til bestilling

Kurs nr. 7: Konversasjonskunst ___kr. 75:-___

Ka-skolens store skoleplan sendes i trykksaksendinge

Oppgjør bes sendt oss dersom dette ikke alt er ordnet.

Med vennlig hilsen
STATENS VELFERDSKONTOR FOR HANDELSFLÅTEN

Dersom bestilling gjelder brevkurs, sendes de første lærebrevene som flyvpostsak og en passende del av de øvrige lærebrev som vanlig trykksak. Resten av lærebrevene følger etter likest som opptagelsen blir besvart.

Sendt som avtalt

Videresendt

Under adresse:
c/o
Norske Amerikalinje
Jernbanetorget 2
Oslo 1

Vennligst underrett oss straks dersom ikke sendingene mottas i rimelig tid.

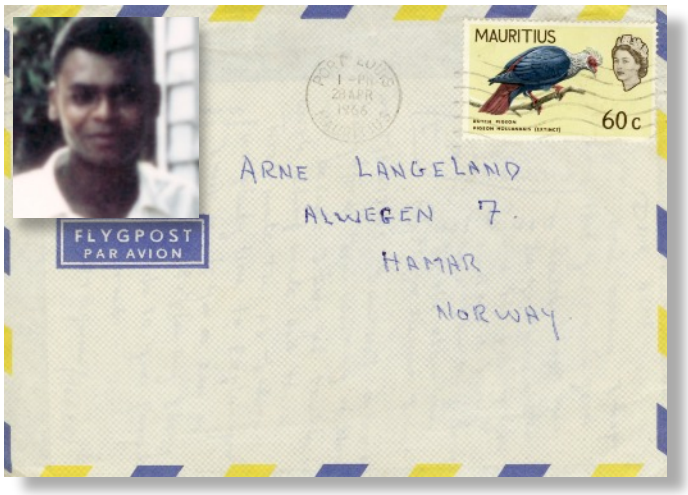
Dette korrespondansekurset tok jeg ombord

Noen refleksjoner

Det var en ganske tøff innkjøringsperiode for landkrabbene fra Mjøsa. Vi måtte lære oss maritime ord og uttrykk i rekordfart, spesielt hva alt ombord kalles. Hver gang vi gikk til kai, måtte vi kaste hiveline for at mannskapet på kaia kunne dra trossene fra fartøyet og feste de til pullertene. De første gangene måtte vi ha både to og tre forsøk før nådde kaia. Da husker jeg båsen i ren frustrasjon utbrøt : "dere kan jo ikke kaste en hiveline engang!". Vi lærte fort, og da vi var kommet til Madagaskar sa båsen da vi hadde fem minutters røykepause: "dere dekksguttene er de eneste jeg kan stole på her ombord!" Han tenkte da spesielt på hvor trege dekksmannskapet var til å tørne ut da vi kom til nye havner tidlig om morgenen.
Vi sto også til rors på vaktene våre, og det ble nok litt sikk-sakk kjøring den første tiden da vi fikk ordren "rett så" - spesielt da vi skulle holde stø kurs i grov sjø.
Da vi hadde vært ombord 3 - 4 uker og var kommet til de franske havnene, fikk jeg hjemmelengsel., spesielt da jeg tenkte på at det var uendelig lenge før vi kom hjem igjen.
Jeg hadde 4 - 8 vakta, dvs 4 - 8 om morgenen og 1600 - 2000 om ettermiddagen. Det var en gunstig vaktordning for en førstereis som var nysgjerrig på å utforske alle de havnene vi besøkte - for vi kom gjerne inn til en ny havn om morgenen, og da hadde jeg hele dagen til disposisjon på land.
Det daglige arbeidet for dekksgjengen besto bl.a. i rustpikking og maling (vi brukte mønjemaling som grunning), rengjøring av lasterom, skuring av dekk og skifting av køyeklær. Onde tunger ville ha det til at Frierfjord var en rustholk som holdt seg flytende pga av flere lag med malingen.

Noen av de maritime uttrykk som vi fort lærte oss var: dørk, skott, dekk, bakken, skaffing, spring, spygatt, lugar, bysse, pullert, plett, leider, landgang, forpigg, fender, davit, bom, blankis og mange flere.

Hva lærte vi som førstereisgutter? Vi fikk et godt innblikk i sjømannsyrket på godt og vondt, vi lærte å innordne oss, ta imot kjeft og ros, ta vare på oss selv og hverandre og ikke minst se litt av den store verden. Kanskje ble vi litt mer modne etter å ha vært gjennom datidens manndomsprøve? "Ikke sett beina dine på et nytt dekk". sa båsen da jeg mønstret av. Det rådet fulgte jeg ikke - heldigvis. Jeg hadde andre planer.

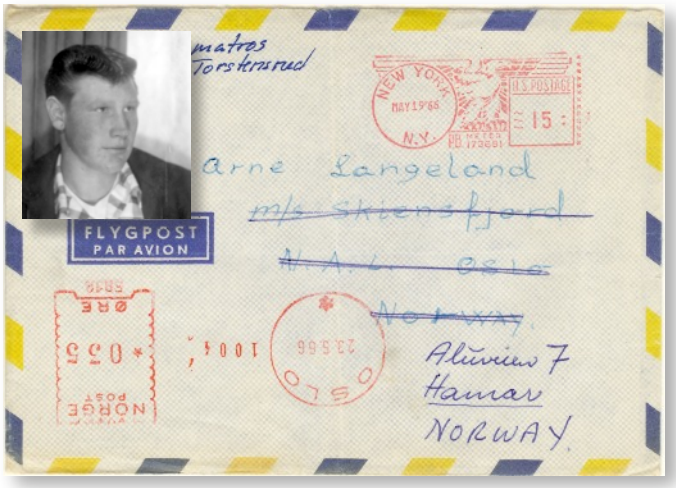


Mauritius 28. April 1966 – fra lettmatros Roger Riseo

Dear Arne,
Good morning, I hope that you are in good health, thank you for your nice letter and the picture you send me is very nice. I am very sorry for the other ones. As you see now I am in Mauritius. I am not onboard Crazyfjord. I am working on school now because I have got trouble with chief mate and the first mate too. As I have no plenty time to explain you, I will write you as soon as possible to explain my story. Many regards to your parents and your friends.
Many regards Roger
17. Mauritius, P. Louis, Mauritius

Sandvika 25. Mai 1966 – fra 2.kokken (byssen) Tor-Arild Lundgreen

Hallo Arne!
Ja nu får du en liten overraskelse, å du begynner vel å lure, når du ser denne håndskrifta, for det er en håndskrift du trolig aldri har sett, men jeg forteller deg med en gang at det er byssen (2. Kokken) fra M/S "Frierfjord", som nu skriver til deg å det var vel en du aldri hadde regnet med å høre noe mer ifra!!
Ja Arne, jeg får vel begynne med å takke for kameratskapet som vi hadde om bord, og for alle hyggestunder vi hadde om bord og på land, ting som jeg sent vil glemme! Ja det er virkelig sant Arne, jeg har mange ganger tenkt på både deg og Jan, og har lurt på hvor dere kunne befinne dere nå!
Du begynner vel kanskje å lure på hvorledes jeg har oppsporet denne adressen til deg, å det skal jeg fortelle deg! Jeg har i dag snakket med Einar Grimsrud (yongen) i telefonen, å han fortalte meg at han hadde fått brev ifra deg å at du var youngmann om bord i Skiensfjord, å det er på den måten jeg har fått din adresse! Men kanskje du nå har mønstret av Skiensfjord, men da håber jeg nå inderlig at N.A.L. sender brevet hjem til deg!
Jasså du Arne, du har hyre (eller hatt hyre) som youngmann om bord i Skiensfjord, hvorledes trives (trivdes) du med det!? Nå, hvorledes er det å være om bord i Skiensfjord? Det er vel samme dritten som Frierfjord! Ja jeg har hørt litt om Skiensfjord, for du husker vel lettmatros Tore Stenberg, han som hadde lugar ved siden av deg, bodde på lugaren sammens med Roger, (om bord i Frierfjord). Tore har også vært om bord i Skiensfjord!
Ja du kan nå få vite det, den 29/1-66, så forlovet Tore Stenberg seg med min søster! Tore bor her hjemme hos meg, å det har han gjort helt siden vi mønstret av Frierfjord! Tore har begynt å arbeide på land nå, så nå er det slutt med sjølivet for han!
Jeg har også begynt å arbeide på land nå, så nå er det slutt på sjølivet for meg også nå, (kanskje), for det kan kanskje hende at jeg tar meg en liten tur til sjøs igjen, til høsten!
Jeg skal hilse deg så mye ifra Arild Svensgam (den andre byssegutten ifra Frierfjord), han ringte til meg nu akkurat for 5. min siden! Han arbeider også på land nå, han er kokk på en restaurant i Oslo, men han skal reise til sjøs igjen snart, da han ikke trives på land!
Ja Arne, nå orker jeg ikke å skrive noe mer for denne gang, så nå får du ha det riktig bra så lenge, så håber jeg nå inderlig Arne at du tar deg noen få min. til å sende noen få ord tilbake til meg! For det er hyggelig å få brev ifra gamle kamerater! Å skulle du se eller høre noe ifra Jan Frøysa, så får du nå hilse han så mye ifra meg! Så skal jeg også hilse deg så mye ifra Tore!
Med de beste hilsener ifra din gamle skipskamerat,
Tor-Arild Lundgreen
Solbergveien 48
Sandvika, Bærum pr Oslo
Norway



M/S Frierfjord 14. Mars 1966 – fra lettmatros (letten) Ottar Torstensrud

Hallo dekken!
Tusen takk for brevet jeg fikk, det var virkelig moro å få høre ifra deg, enda du var litt av et mareritt å ha her om bord. Nå skal jeg si det er liv her om bord, logginger og sparken kommer etter hverandre, for det var en forferdelig fyllegjeng vi fikk om bord. De som ikke har fått sparken skal mønstre av når vi kommer opp. Skippern er visst den eneste som skal stå, til og med sjifen skal mønstre av. Denne turen her blir visst en rask tur, for vi skal være oppe i slutten av april. Vi skal losse alt her på Madagaskar og så skal vi gå i ballast til Durban og laste fullt opp med malm. Derifra skal vi gå direkte til Undervalla i Sverige via Vest-Afrika.
Jungen og jeg har tenkt å ta en tur til Hamar når vi kommer hjem, for å hilse på dere, jeg skal forresten snakke et alvorsord med foreldrene dine å fortelle hva slags dekksgutter vi hadde her om bord.
Du får ha det bra og hils Jan å si at jeg tok meg ekstra godt av Chaklin nå i Tamatave.
Hilsen letten (O.T.)

M/S Frierfjord 8. Mai-66 – fra matros Ottar Torstensrud

Hallo jungen!
Tusen takk for brevet, det var moro å få høre ifra deg. Jeg må også først få lov til å rette på en beklagelig misforståelse. Jeg er nemlig også kommet over det stadiet å være lettmatros, jeg er nå matros. Vi er nå i sjøen på vei til New York. Du begynner vel å lure nå, men saken er den at efter vi hadde lossa alt i Uddevalla, fikk vi beskjed om å gå til Norge å laste for statene. Fra Uddevalla gikk vi først til Porsgrunn og så Orkanger. Efter det jeg har hørt skal vi først til New York, så Philidelphia, Boston, kanskje Huston og så tilbake til New York for lasting av tongløft(?) Det er litt vanskelig å skrive nå for vi har en god slingring så jeg får slutte nå, men først får fortelle at både Nystad og jungen mønstra av i Porsgrunn.
Hilsen matros Ottar

NAL og "Liberty-skip" - litt fakta

Den norske Amerikalinje A/S (NAL) var et norsk rederiselskap for norskamerikansk trafikk på USA, først og fremst utvandring, som ble stiftet i 1910. Selskapet ble etter hvert bare kalt «Amerikalinjen». «Amerikalinjen» var nasjonens stolthet, og selskapets skip ble betraktet som handelsflåtens flaggskip. Gjennom mer enn 70 år var selskapets skip et bindeledd mellom Norge og det norske USA. («Hands across the sea»). Kilde: Wikipedia

Liberty-skip ble masseprodusert i USA under 2. Verdenskrig. Produksjonen gikk raskere enn det tyske ubåt-våpenet rakk å senke dem. Dessuten ble de alliertes anti-ubåt krigføring så effektiv at det oppstod et overskudd på tonnasje etter krigen. Disse skipene ble solgt til redere i allierte land som erstatning for skip de hadde mistet under krigen.
Frierfjord ble bygget i 1943 med en tonnasje på 7960 TDW og døpt Cape Lopez. NAL kjøpte skipet i 1947 fra "US War Shipping Administration" som ble omdøpt til Frierfjord. I 1970 ble skipet videresolgt til Arne Tiegen & Jens Hetland, Egersund og omdøpt til Ryttersund. Kilde: http://militaryhistory.about.com

Den norske sjømann er et gjennombarket folkeferd. Hvor fartøy flyte kan, der er han første mann .... Slik skrev Bjørnstjerne Bjørnson og slik sang nordmenn for å vise sin stolthet over å være en stor sjøfartsnasjon. Den norske handelsflåten seilte på de sju hav, og Norsk Sjømannsforbund hadde i 1960 så mye som 49500 medlemmer. Det var gullalder! Men nå startet rasjonaliseringen, og antallet norske sjøfolk gikk dermed sakte nedover.

Et underselskap av NAL kalt SEAL (Scandinavian East Africa Line), seilte på Madagaskar med blant annet skipene Tyrifjord, Kongsfjord, Ranenfjord, Frierfjord og Norefjord.